

DEMANDE D'AUTORISATION
PROJET DE RÉFECTION DU QUAI DE BAIE DÉCEPTION, NUNAVIK (QUÉBEC)
OPTION À CAISSONS

par

Falconbridge Ltée – Mine Raglan

Présentée à madame Caroline Larrivée, aménagiste
Département des Ressources renouvelables
Administration Régionale Kativik

Rouyn-Noranda, Québec, Canada, 31 octobre 2005

1 INTRODUCTION

Dans le cadre du projet de réfection du quai de Baie Déception, une option de base a été présentée à votre organisme en mai 2005. Cette option visait l'ajout d'une ceinture de palplanches autour des cellules existantes du quai et le remplissage de l'espace entre les deux ceintures de palplanches par de l'enrochement.

Une revue d'ingénierie réalisée récemment a engendré l'étude d'une option alternative à la première, offrant des bénéfices potentiels importants. Elle consiste à :

- installer deux ou trois caissons rectangulaires de béton, alignés à environ 25 mètres devant les cellules existantes du quai ;
- remplir les caissons de matériel granulaire ;
- remblayer les caissons et les cellules actuelles avec de l'enrochement.

Le présent document vise à présenter cette option. La section 2 contient la description du projet, la section 3 présente une description générale du milieu dans le secteur visé par les activités. La dernière section résume les autorisations nécessaires pour ce projet auprès des autorités provinciale et fédérale.

2 DESCRIPTION DU PROJET

Une revue d'ingénierie du projet de réfection prévu au quai de Baie Déception a été réalisée à l'été 2005, proposant la révision des travaux. L'option alternative propose l'installation de caissons et la mise en place de remblai entre les cellules du quai actuel et des futurs caissons. À l'étape conceptuelle, cette option présente des bénéfices en terme de faisabilité technique et de respect de l'échéancier des travaux. Les coûts projetés concurrencent ceux de l'option de base, mais l'option alternative offre une plus longue durée de vie de l'installation et une meilleure flexibilité opérationnelle. Une description des installations et des travaux est présentée dans ce chapitre.

2.1 Description des infrastructures

Les travaux de réfection de l'option alternative consistent en l'installation de caissons rectangulaires en béton, alignés à environ 20-25 mètres devant les cellules 2 et 3 du quai actuel. Ils seront placés parallèlement aux cellules.

Deux options sont étudiées pour la configuration du quai :

1. option avec trois caissons qui implique que le poste à quai serait continu ;
2. option avec deux caissons séparés d'une distance de 35 mètres, offrant une configuration similaire au quai actuel.

Les dimensions estimées de chaque caisson sont : 35 mètres de longueur, 15 mètres de largeur et 21 mètres de hauteur. Elles pourront toutefois varier en fonction de la conception finale des caissons et des installations. Les caissons seront déposés sur une fondation granulaire sur le fond marin et remplis de matériaux granulaires. L'espace entre les caissons et les cellules sera remblayé avec de l'enrochement, encapsulant les cellules existantes du quai.

Le nouvel emplacement pour accoster aura donc une longueur totale de 105 mètres (option à trois caissons). L'option à caissons nécessite une plus grande empreinte des travaux en mer par rapport à l'option à palplanches (environ 2 600 m² additionnels). Les photos 1 et 2 ainsi que la figure 2.1 présentent les installations actuelles du quai de Baie Déception, et la figure 2.2 montre un croquis de l'option à caissons.

Photo 1 : Vue du quai de Baie Déception et des installations portuaires

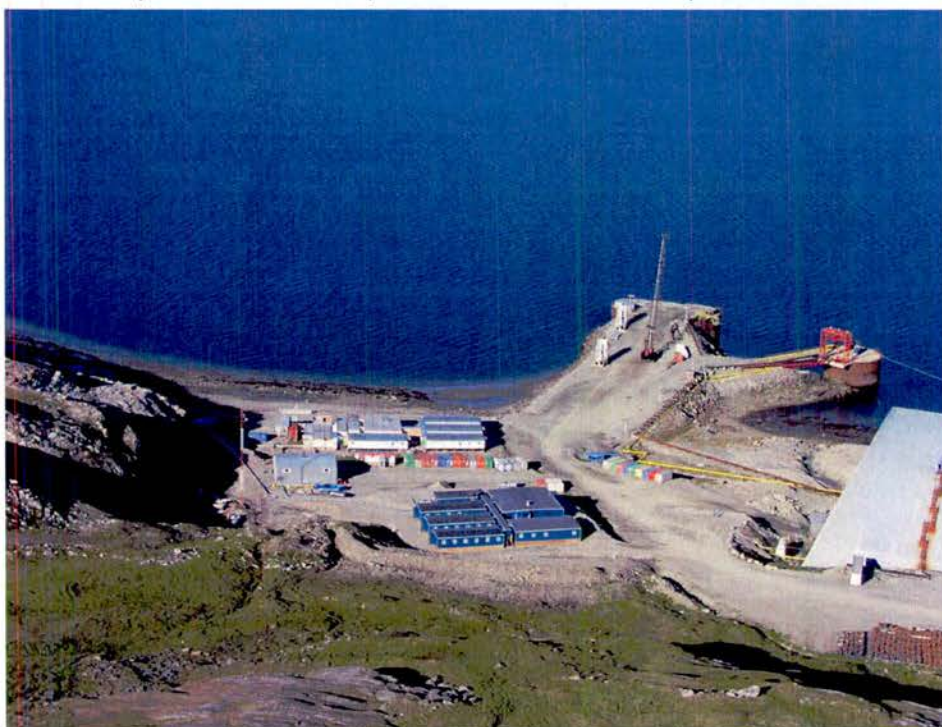


Photo 2 : Vue de l'ensemble de la région du quai de Baie Déception



Figure 2.1 Plan du quai de Baie Déception

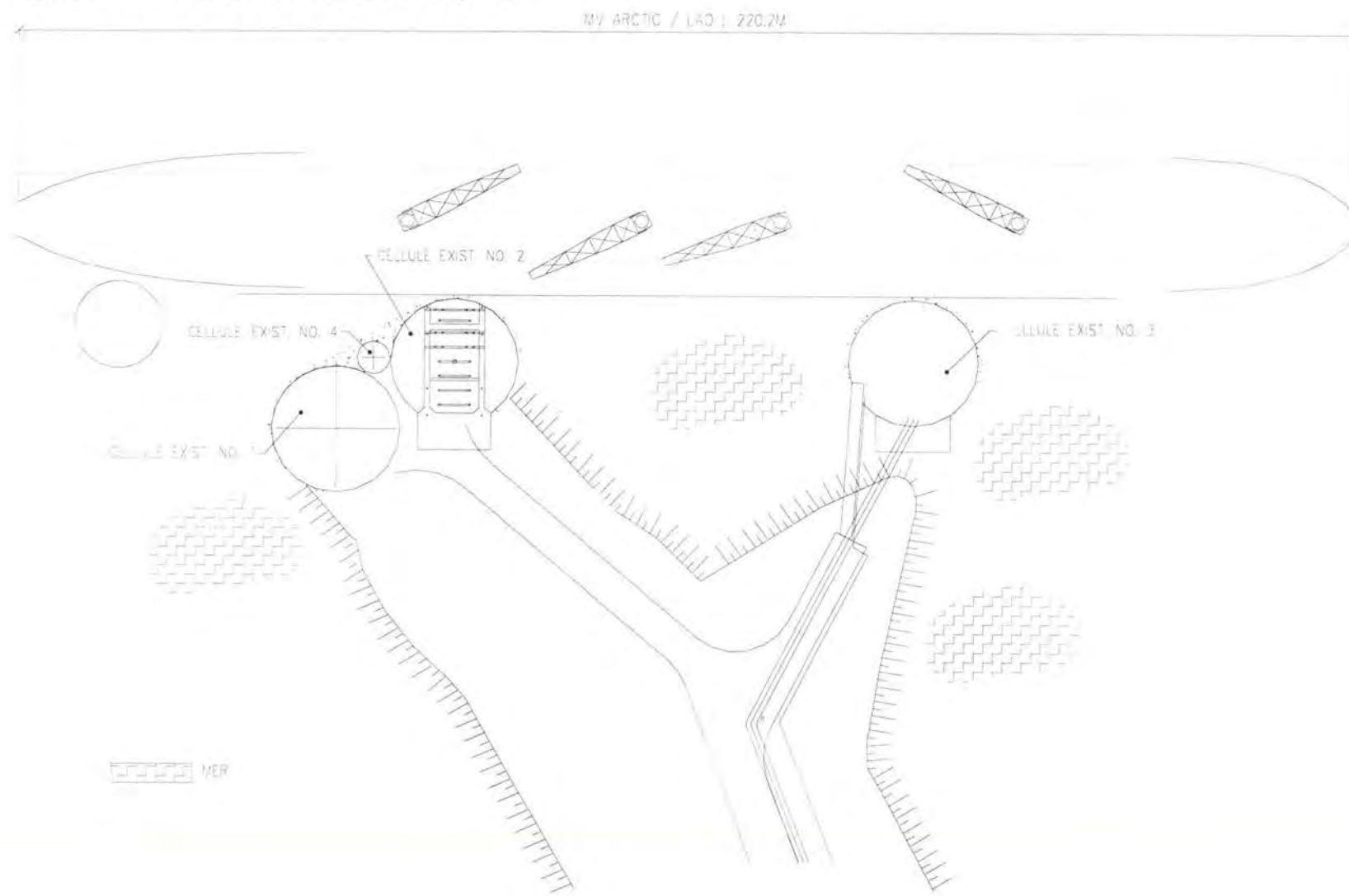
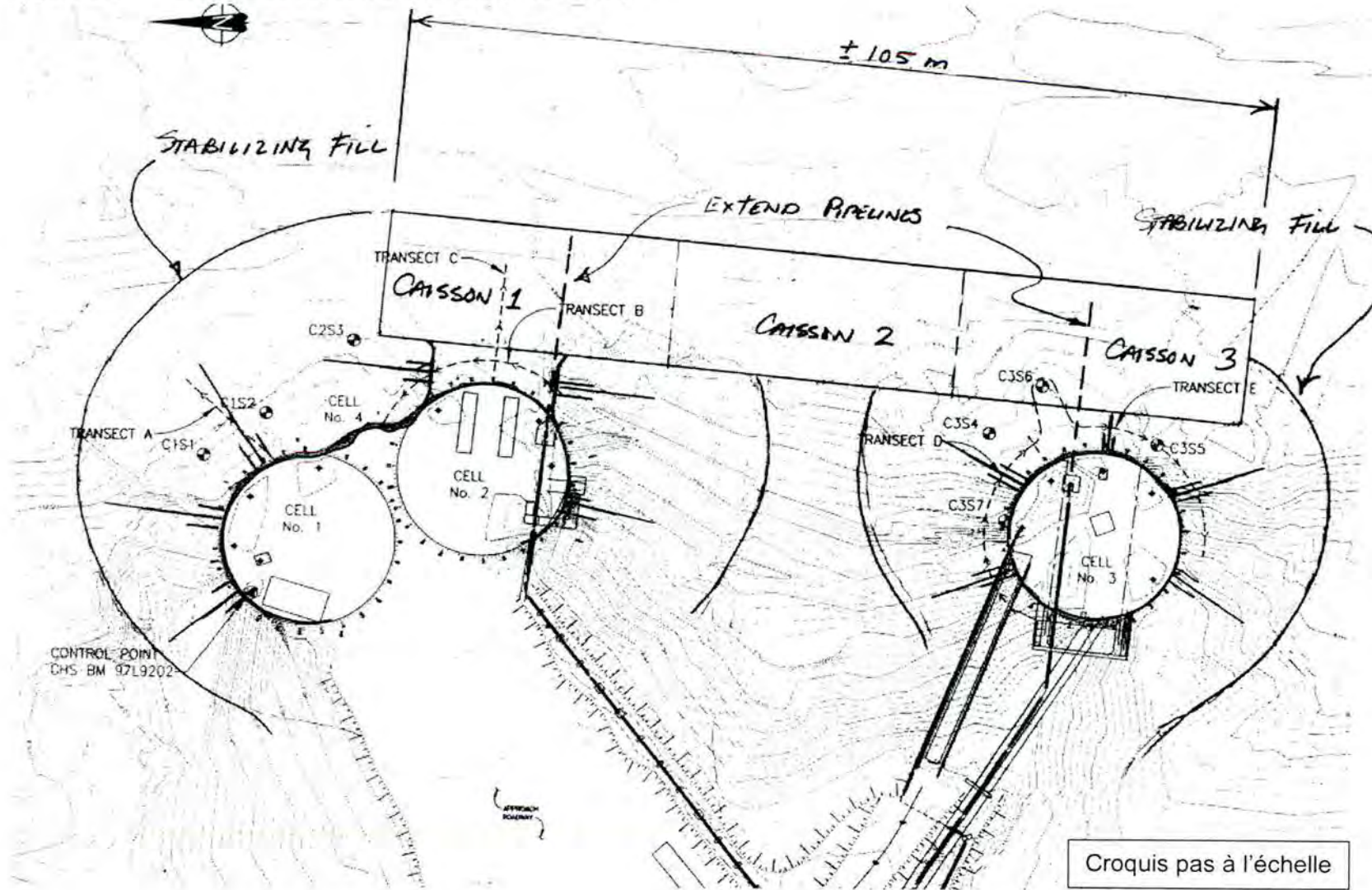


Figure 2.2 Croquis de l'option à caissons (3 caissons)



2.2 Travaux généraux à réaliser

La réalisation du projet d'installation de caissons au quai de Baie Déception implique :

1. la mobilisation des caissons jusqu'au site par barge ;
2. le dragage des sédiments afin de préparer la surface devant accueillir les caissons ;
3. la gestion d'environ 5 600 m³ de matériaux excavés dont une partie est potentiellement contaminée ;
4. l'installation des caissons ;
5. le remplissage des caissons ;
6. le remblayage autour des caissons et des cellules du quai existant ;
7. la mise en place des équipements portuaires et l'aménagement final du quai.

Il importe de mentionner que selon les plans actuels, aucun dynamitage ni d'injection de coulis de ciment dans le remblai devant soutenir les caissons ne sont prévus. Toutefois, cela pourrait s'avérer nécessaire. Le cas échéant, cette information sera transmise aux autorités compétentes.

Les caissons de béton décrits précédemment seraient usinés dans la région des Maritimes et transportés à Baie Déception par barge semi-submersible.

Avant leur installation, le fond marin doit être nivelé pour préparer la fondation sur laquelle seront déposés les caissons. Des travaux de dragage sont nécessaires afin de préparer cet emplacement. Une carte de bathymétrie détaillée sera complétée sous peu. Les matériaux dragués seront gérés en fonction de leurs caractéristiques. La section 2.3 de ce document présente les options possibles de gestion de ces matériaux.

Des matériaux de remblais seront placés sur la surface nivelée à l'avant des cellules existantes afin de former une fondation (coussins) pour recevoir les caissons. Une fois les caissons en place, ils seront remplis avec des matériaux granulaires. La provenance de ces matériaux, de même que de ceux devant servir au remblayage autour des cellules existantes et des caissons installés est expliquée à la section 2.4 de ce document.

Les installations portuaires telles que les conduites de carburant, le convoyeur, la tour et la grue pourront être mises en place à la fin des travaux.

Pour faciliter le déroulement des travaux, des installations temporaires incluant des bureaux, des remorques, des installations sanitaires (deux toilettes portables), des

équipements de maintenance et d'entreposage, une bétonnière mobile et un ponton seront mis en place dans la zone du quai. Toutes ces installations seront retirées à la fin des travaux.

2.3 Caractérisation et gestion des matériaux excavés

Les travaux planifiés dans l'option à caissons au quai de Baie Déception impliquent des activités importantes de dragage. Les matériaux dragués devront être gérés. Le promoteur du projet considère présentement deux options de gestion de ces matériaux : 1) disposition sur la terre ferme, soit à l'ancien site d'enfouissement ou au parc à résidus de la Mine Raglan à Katinniq et 2) rejet en mer. En fonction de la caractéristique des matériaux dragués, il est possible qu'une partie de ces matériaux serve au remplissage des caissons.

Une étude de caractérisation des sédiments présents dans les secteurs à excaver et dans les secteurs où il y aurait potentiellement de l'immersion en mer permettra de déterminer quelle option de disposition des sédiments serait la plus avantageuse et par la suite, quel plan de gestion des sédiments sera adopté. Les deux options sont néanmoins présentées dans les sections subséquentes.

2.3.1 Caractérisation des sédiments à excaver (5 600 m³)

Dans le cadre de la planification des travaux de réfection du quai de Baie Déception, une caractérisation environnementale des sédiments a été réalisée en septembre 2005 et une seconde en octobre 2005. Les échantillons sont analysés en fonction de critères appropriés de caractérisations physico-chimique et écotoxicologique dans l'optique d'une éventuelle demande d'immersion en mer des sédiments ou de gestion des matériaux sur la terre ferme. Les échantillons de sédiments ont donc été prélevés au site d'excavation.

Deux études de caractérisation environnementale antérieures réalisées sur les sédiments entourant les cellules du quai de Baie Déception, soit en 1991 (Roche, 1992) et 2005 (Westmar, 2005), ont déjà démontré la présence de contaminants dans les sédiments situés au pied des cellules du quai de Baie Déception. La présence de fibres d'amiante de type chrysotile a également été identifiée dans les échantillons de sédiments prélevés (Westmar, 2005). Les concentrations de fibres d'amiante retrouvées dans les échantillons variaient entre des traces (entre 0,1 et 1%) et des proportions se situant entre 5 et 20 %. Selon les observations faites par des plongeurs lors d'une inspection des cellules tenue le 4 juillet 2005, les enrochements présents à la base des

cellules n° 1, 2 et 4 ne contiennent que peu ou pratiquement pas de sédiments interstitiels. Ils sont plutôt composés de graviers, recouverts d'une couche de blocs. Les enrochements situés à la base de la cellule n° 3 seraient aussi constitués de graviers couverts de blocs, mais des sédiments interstitiels sont présents dans les matériaux.

2.3.2 Gestion des matériaux de dragage

L'étude de caractérisation des sédiments en cours permettra en partie de déterminer le mode de gestion de ces sédiments, les deux options considérées de gestion des matériaux excavés et dragués sont présentées ci-après.

À la lumière des résultats de l'étude en cours, il sera possible au Promoteur de déterminer laquelle des options de disposition des sols est la plus avantageuse au point de vue technico-économique et environnemental.

2.3.2.1 Gestion à l'ancien site d'enfouissement

Dans le cas de cette option, les sédiments qui seront dragués aux fins de préparation du site pour l'installation de la fondation des caissons seraient gérés comme étant des sols à l'ancien site d'enfouissement.

Des éléments mentionnés précédemment (les résultats de la caractérisation environnementale des sédiments de 1991 et les résultats des caractérisations environnementales réalisées en 2005), il est présumé qu'une partie des 5 600 m³ de sédiments à excaver seraient gérés comme des sols contaminés dans la plage B – C de la *Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés* du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) du Québec. Une ségrégation des matériaux propres des matériaux contaminés sera effectuée lors du dragage.

Les sédiments seraient acheminés vers la zone de l'ancien site d'enfouissement. Les sédiments contaminés seraient entreposés sur une bâche de polyéthylène entourée d'une berme empêchant le ruissellement. L'eau de porosité contenue entre les grains des sédiments sera collectée dans un bassin de sédimentation dont le fond sera aussi recouvert d'une bâche de polyéthylène. Un contrôle de qualité de cette eau est prévu afin d'établir si elle peut être retournée à l'environnement sans traitement supplémentaire. Le contrôle de la qualité de l'eau sera effectué au laboratoire de Katinniq, selon les guides applicables du MDDEP. Selon les critères sélectionnés, si

l'eau est contaminée, elle sera acheminée à Katinniq par camion-citerne en vue de son traitement.

Les sédiments contaminés empilés au site d'enfouissement seront caractérisés comme étant des sols et selon les guides du MDDEP. Les résultats de cette caractérisation détermineront leur mode de disposition finale. Si la caractérisation de ces sols démontre une contamination au-delà du critère C de la *Politique*, ils seront acheminés au parc à résidus de Mine Raglan à Katinniq. Si la caractérisation de ces sols indique des concentrations inférieures au critère C de la *Politique*, Mine Raglan désire s'en servir comme matériel de recouvrement supplémentaire du site d'enfouissement de Baie Déception.

Les sédiments non contaminés seraient entreposés au site d'enfouissement et utilisés ultérieurement comme recouvrement supplémentaire.

Il importe de mentionner qu'en vertu des autorisations actuelles du MDDEP, les matériaux dont les concentrations en métaux et en hydrocarbures se situent dans la plage B – C de la *Politique* peuvent être disposés dans le site d'enfouissement de Donaldson, desservant actuellement les installations de Mine Raglan situées à Katinniq et à Baie Déception. Une autorisation additionnelle serait requise pour la disposition des sols générés par le présent projet à l'ancien site d'enfouissement de Baie Déception.

Un plan illustrant les installations prévues pour la gestion des matériaux dragués à l'ancien site d'enfouissement sera émis dans une communication future. Rappelons que ce site d'enfouissement a servi durant la période de nettoyage, de construction et de réfection du quai de Baie Déception en 1997 pour l'élimination des matériaux secs et des débris d'amiante. À la fin de son exploitation, la partie utilisée du site a entièrement été recouverte de matériaux granulaires afin d'isoler les matériaux enfouis de l'environnement naturel.

2.3.2.2 Rejet en mer des sédiments excavés

L'option de rejet en mer consiste à draguer les sédiments et à les rejeter dans des zones prédéterminées et autorisées. Le rejet en mer est assujéti à une législation particulière. En effet, cette action est considérée comme étant une immersion en mer selon la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, 1999. Selon l'article 122. (1) b), l'immersion en mer est, entre autres, un « rejet délibéré dans la mer de matières draguées à partir de toute autre source ». Dans le cadre du présent projet, le rejet en mer implique un déplacement permanent de sédiments, ce qui soumet donc cette activité aux articles et règlements sur l'immersion en mer.

Figure 2.3 Plan général de la région de Baie Déception



2.3.2.3 Remplissage des caissons

Les caissons qui seront installés à l'avant des cellules en place au quai devront être remplis de matériaux granulaires. La provenance de ces matériaux n'est pas encore choisie, mais tel qu'il a été mentionné à la section 2.3, il est envisageable de réutiliser en partie les sédiments dragués. Afin de remplir adéquatement les caissons, le reste des matériaux nécessaires proviendront de l'extérieur du site.

2.4 Sources potentielles de matériaux granulaires

Les matériaux granulaires nécessaires au remplissage des caissons et au remblayage devront être générés dans la région de Baie Déception ou importés au site par barge.

2.4.1 Carrières dans la région de Baie Déception

Les besoins en matériaux granulaires de l'option à caissons pourraient être générés par un ou par plusieurs bancs d'emprunt de la région de Baie Déception. Selon le ou les sites choisis, des plans généraux à l'échelle, les limites de l'exploitation et la superficie requise pour les besoins du projet seront fournis ultérieurement. À noter que les sites visés par les activités d'exploitation de carrières présentent des milieux naturels communs dans la région de Baie Déception et que selon les informations obtenues jusqu'à présent, ils ne sont pas convoités par les Inuits pour leurs activités traditionnelles de chasse ou de cueillette.

2.4.1.1 Carrière km 17

Les matériaux nécessaires pour les travaux de remplissage et de remblayage autour des cellules et des caissons doivent être des matériaux d'enrochements grossiers exempts de particules fines. De tels matériaux pourraient être générés au kilomètre 17 sur la route de Baie Déception à Katinniq (voir photo 3). Ce site a déjà été exploité sur une très petite surface. Des autorisations devront au préalable être accordées par le MDDEP, de même que par le ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF) du Québec.

Photo 3 : Vue de l'emplacement de la carrière potentielle située au km 17



2.4.1.2 Carrière km 2 + 085

Une partie des matériaux d'enrochement (*riprap*) proviendra de roches qui ont été laissées en place lors de la réfection de la route reliant le quai de Baie Déception à la Mine Raglan. Ces roches sont situées en bordure de la route, au km 2 + 085 (voir photo 4). Elles ont été générées dans le cadre de travaux d'élargissement de la route en 1997. Elles seront récupérées, transportées au quai de Baie Déception, cassées sur place et utilisées comme matériaux de remblais. L'utilisation de ces roches permettra aussi de nettoyer le bord de cette route. En fonction des besoins, cet emplacement pourrait également servir de carrière.

Il est à noter que cet emplacement potentiel de carrière se situe en bordure de la route décrite ci-dessus, à environ 100 mètres du rivage de la Baie Déception. Il ne sera pas nécessaire de construire de voies d'accès. Toutefois, la méthode de dynamitage sera choisie de manière à minimiser les vibrations et des mesures seront prises afin de réduire au minimum les impacts des activités liées à l'extraction de matériaux.

Photo 4 : Vue des roches en bordure de la route, au km 2 + 085



2.4.1.3 Banc d'emprunt km 33

Un banc d'emprunt opéré par Mine Raglan est situé à 33 kilomètres au sud du quai de Baie Déception (voir figure 2.3). Une partie des matériaux nécessaires pourraient y être prélevée et transportée par camion jusqu'au quai pour être utilisée. Ce banc d'emprunt est déjà en opération et possède son propre certificat d'autorisation.

2.4.2 Matériaux transportés en provenance des Maritimes

Dans l'optique où la qualité ou la quantité de matériaux disponibles à Baie Déception n'est pas adéquate pour la nature des travaux prévus, ils pourraient être générés en totalité ou en partie dans la région des Maritimes puis transportés par barge à Baie Déception.

2.5 Type d'équipement et mesures prises afin d'éviter la dispersion de contaminants

Avant le début des travaux de réfection, une barrière de sédimentation (*silt curtain*) sera installée autour des aires de travail. La barrière de sédimentation aura une hauteur de cinq mètres et sera constituée d'une membrane de nylon renforcée avec du vinyle.

Dans l'éventualité que des travaux de dynamitage soient nécessaires à l'emplacement des futurs caissons, certaines mesures d'atténuation seront mises en place pour minimiser les effets sur le milieu aquatique (respect des critères de vibrations en appliquant des techniques particulières de forage et de sautage conformes aux lignes directrices sur l'utilisation d'explosifs à proximité des eaux de pêches canadiennes).

S'il s'avère nécessaire de procéder à l'injection de coulis de béton afin de solidifier la fondation des caissons, les patrons d'injection seront établis de manière à minimiser la dispersion de particules dans le milieu aquatique. Par ailleurs, la bétonnière mobile nécessaire pour la fabrication du ciment serait localisée à l'intérieur d'un abri fermé afin de diminuer l'émission de poussière dans l'air.

D'autres mesures seront prises pour diminuer les effets potentiels des travaux sur l'environnement, et seront incluses à l'intérieur d'un Plan de gestion environnementale que devront suivre tous les intervenants du projet.

2.6 Calendrier des travaux

Les travaux préparatoires débuteront au mois de mai 2006 (bancs d'emprunt, carrière, site d'entreposage des matériaux). Les travaux de construction des caissons débuteront quant à eux à la mi-juillet 2006. Les travaux nécessiteront la mobilisation de 40 à 60 ouvriers qui s'ajouteront à la main d'œuvre chargée des opérations portuaires (environ 20 personnes) pour un total d'environ 80 personnes.

2.7 Hébergement des travailleurs de chantier

Afin de pouvoir loger tous les travailleurs durant les travaux menés en 2006, il est prévu d'augmenter la capacité d'hébergement au camp de Baie Déception en deux phases. La première phase prévoit l'ajout de 20 unités dans une aile supplémentaire raccordée au système de traitement des eaux usées domestiques existant. La capacité de traitement du biodisque actuellement en place est suffisante pour accommoder ces unités supplémentaires. La deuxième phase prévoit l'ajout de 20 à 40 unités supplémentaires. Afin de répondre à cette augmentation, la capacité de traitement à Baie Déception sera ajustée en conséquence. Le système actuel de distribution de l'eau potable sera étendu à ces nouvelles unités.

3 FAUNES TERRESTRE ET AQUATIQUE

Les secteurs potentiellement affectés par les travaux de réfection du quai de Baie Déception en 2006 sont le quai de Baie Déception, l'ancien site d'enfouissement et les carrières potentielles du km 17 et km 2 + 0,85 (voir figure 2.3). Une description générale du milieu affecté par les activités est présentée ci-bas.

3.1 Description générale

Baie Déception est située dans le Nord québécois où la diversité biologique, tant des espèces animales que végétales, est relativement faible. La description du milieu qui suit est celle pour l'ensemble de la région de Baie Déception.

3.1.1 Végétation terrestre et riveraine

La région englobant la zone d'intervention du projet fait partie de la toundra et est donc située au delà de la limite naturelle des arbres. La végétation du secteur de Baie Déception est moyennement abondante par rapport au reste de la région en raison d'une plus grande disponibilité de matériaux meubles et de conditions climatiques plus favorables. La végétation locale est constituée de mousses, lichens et herbacées tel que les carex, ainsi que de quelques arbustes (saules, etc.) n'excédant pas 50 cm de hauteur.

3.1.2 Faune aviaire

Le milieu avoisinant peut être visité par différents oiseaux migrateurs de juin à août. Lors de la réalisation de l'étude d'impact sur l'ouverture de la Mine Raglan (Roche, 1992), 22 espèces aviennes ont été recensées dans la région de Baie Déception. Les principales espèces sont nicheuses. On retrouve entre autres les goélands, la bernache du Canada, l'oie des neiges, l'eider à duvet et le bec-scie à poitrine rousse. D'après l'étude d'impact de Roche, le mois d'août présente de faibles densités d'oiseaux, alors que le mois de septembre est celui où il y a une plus haute densité. Des corridors migratoires de deux sous-espèces d'oies des neiges sont situés près de Baie Déception. Seules quelques espèces résideraient dans la région à l'année, soit les lagopèdes, le harfang des neiges et le grand corbeau.

3.1.3 Ichtyofaune

La Baie Déception supporte une population d'omble chevalier qui migre dans la rivière Déception. La composition de la communauté de poissons de Baie Déception n'a pas fait l'objet d'études exhaustives. Une étude de population a été menée de 1996 à 1998 pendant la migration automnale vers le lac Duquet (bassin versant de la rivière

Déception). Des suivis annuels sont menés par Mine Raglan sur la concentration de métaux (As, Cd, Cu, Fe, Hg, Ni, Pb et Zn) dans la chair et le foie de l'omble chevalier de la population du bassin hydrographique de la Baie Déception qui représente une ressource alimentaire importante pour les Inuits.

La circulation de l'omble chevalier ne sera pas entravée par les travaux prévus au quai de Baie Déception pour les raisons élaborées ci-après.

En premier lieu, le quai de Baie Déception est relativement éloigné de l'embouchure de la rivière Déception, soit environ huit kilomètres (voir figure 2.3). La baie Déception est d'une largeur approximative de 2 kilomètres et considérant que l'empreinte des travaux est très restreinte et se limite à quelques dizaines de mètres autour du quai, il est peu probable que l'omble chevalier soit perturbé par la réalisation des travaux. Comme précaution supplémentaire, il est prévu d'installer une barrière de sédimentation (*silt curtain*) afin de circonscrire la turbidité associée à l'excavation des sédiments et à la mise en place de matériaux neufs.

Mine Raglan prévoit également embaucher un surveillant Inuit lors des travaux afin d'observer le milieu marin et d'interrompre les tous les travaux impliquant la propagation d'ondes sonores sous-marines, dans le cas de la présence de cétacés à moins d'un kilomètre du quai. Ces mesures permettront d'éviter des impacts significatifs sur l'habitat du poisson et sur les cétacés.

3.1.4 Mammifères marins

Les mammifères marins et terrestres représentent une ressource alimentaire importante pour les Inuits. Les principales espèces marines chassées dans la Baie Déception sont le phoque annelé, le béluga, le phoque du Groenland, le morse et le phoque barbu. Bien qu'un grand nombre de cétacés habitent les eaux nordiques du détroit d'Hudson, les seules observations de cétacés dans la Baie Déception réfèrent au béluga.

3.1.5 Mammifères terrestres

En milieu terrestre, le caribou est une espèce qui prend également de l'importance dans le régime alimentaire des Inuits. Au cours de sa migration, le caribou fréquente la région de la Baie Déception avec une densité atteignant son niveau maximal en juin avec 3,95 individus/km² (Roche, 1992).

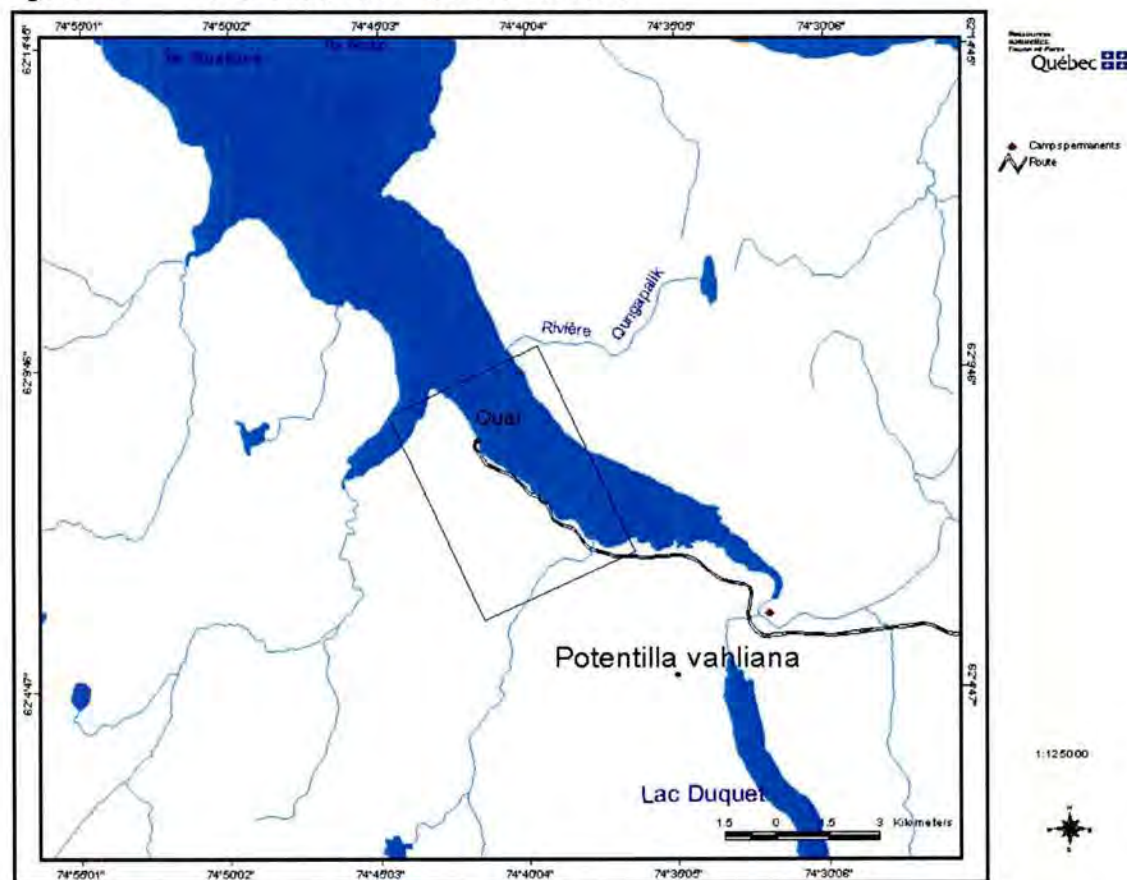
D'autres mammifères peuvent être présents dans la zone à l'étude. De ceux qui ont été observés dans le secteur de Baie Déception, notons le renard roux, le renard arctique, le

campagnol des champs, le loup, l'ours blanc et le lièvre arctique. Il est possible que l'hermine se retrouve dans la zone à l'étude.

3.1.6 *Espèces fauniques ou floristiques menacées, vulnérables (Québec) ou en péril (Canada)*

Une demande d'information a été adressée à la Société de la faune et des parcs du Québec (FAPAQ), direction régionale du Nord-du-Québec, concernant la présence d'espèces végétales et animales menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être désignées ainsi au Québec, dans le secteur de Baie Déception. En date du 6 mai 2005, la FAPAQ indique qu'aucune espèce végétale ou animale inscrite au Centre de Données sur le Patrimoine Naturel du Québec (CDPNQ) ne se retrouve dans les secteurs des travaux. Cependant, une espèce végétale susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable a été répertoriée dans le secteur de Baie Déception. Il s'agit de la *Potentilla vahliana* dont l'endroit de recensement, illustré par un point sur la figure 3.1 fournie par le CDPNQ, se trouve à l'extérieur des zones de travaux prévus.

Figure 3.1 Localisation de *Potentilla vahliana*



Source : CDPNQ, 2005

Une demande a également été adressée au Service canadien de la faune, région du Québec – Division Espèces en péril. Le service canadien répond en date du 12 mai 2005 que mise à part l'espèce déjà mentionnée par la FAPAQ (*P. vahliana*), la banque centrale du CDPNQ ne possède aucune autre donnée pour la zone des travaux. Il note que le CDPNQ possède très peu d'information pour le Nord-du-Québec car cette région est très peu inventoriée.

Toutefois, il souligne la présence de l'Aigle royal dans le secteur du Fjord de Salluit (situé à environ 50 km à l'ouest du secteur à l'étude) et que le secteur à l'étude, dans la mesure où il possède un habitat propice à cette espèce (falaises rocheuses), pourrait également être fréquenté par cette espèce. L'aigle royal possède le statut d'espèce «Vulnérable» au Québec et est considéré «Non en péril» au Canada. Le Faucon pèlerin *tundrius*, espèce considérée préoccupante au Canada, utilise également des falaises lors de la nidification et est présent le long de la Baie d'Ungava. Selon le Service canadien de la faune, son aire de nidification englobe le secteur à l'étude et il ne serait pas impossible de trouver cette espèce dans le secteur s'il y a présence d'habitats propices. Les représentants Inuits seront interrogés à cet égard.

3.1.7 Patrimoine archéologique et sépultures

La région de Baie Déception a été inventoriée pour son potentiel archéologique en 1991 dans l'étude d'impact qui a été conduite avant le début des travaux de construction et d'opération de la Mine Raglan. Au total, huit sites ont été découverts à Baie Déception dans le secteur des travaux : quatre sites archéologiques (50 ans et plus), historique et/ou préhistorique, deux sites inuits contemporains (moins de 50 ans), un site indéterminé et un site classé à la fois archéologique et inuit contemporain. Toutefois, aucun des sites ne se trouve dans les zones affectées par le projet.

4 AUTRES EXIGENCES

Le projet de réfection du quai de Baie Déception nécessitera plusieurs autorisations ou permis des gouvernements provincial et fédéral pour certaines activités ou infrastructures nécessaires à la réalisation du projet.

Au niveau provincial, des certificats d'autorisation (CA) seront demandés en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Ces certificats viseront, le cas échéant :

- les activités d'installation des caissons et la gestion des matériaux excavés ;
- la gestion d'un bassin de sédimentation pour la récupération des eaux de porosité contenues dans les sédiments contaminés ;
- le remplacement d'un ponceau donnant accès à l'ancien site d'enfouissement ;
- l'exploitation de carrières et bancs d'emprunt ;
- l'augmentation de la capacité d'hébergement (deuxième phase).

Un certificat d'autorisation (CA) sera également demandé en vertu de l'article 32 de la Loi sur la qualité de l'environnement pour l'augmentation de la capacité de traitement des eaux usées domestiques de Baie Déception.

Au niveau fédéral, une étude d'impact sera réalisée si requis. Si l'option de rejet en mer est choisie, une demande de permis d'immersion en mer sera adressée à Environnement Canada, de même qu'une demande d'autorisation pour une détérioration, perturbation ou destruction de l'habitat du poisson (DDPH) auprès du ministère des Pêches et des Océans (MPO) du Canada.

REQUEST FOR AUTHORIZATION
DECEPTION BAY WHARF REFURBISHMENT PROJECT, NUNAVIK (QUÉBEC)
CAISSON OPTION

By

Falconbridge Ltd – Raglan Mine

Presented to Ms. Caroline Larrivée
Renewable Resources Department
Kativik Regional Government

Rouyn-Noranda, Québec, Canada, October 31 2005

1 INTRODUCTION

As part of the Deception Bay wharf rehabilitation project, a first option was presented to your organization in May 2005. This option involved adding a sheet pile belt around the wharf's existing cells, and filling with riprap the space between the two sheet pile belts.

An engineering review conducted recently has led to the study of an alternative option with substantial potential benefits. This option consists of:

- installing two or three rectangular concrete caissons, aligned approximately 25 metres in front of the wharf's existing cells;
- filling the caissons with granular material;
- backfilling the current caissons and cells with riprap.

The purpose of the present document is to present this option. Section 2 contains a description of the project. Section 3 presents an overall description of the environment in the sector where activities are planned. The last section summarizes the project authorizations that must be obtained from provincial and federal authorities.

2 DESCRIPTION OF THE PROJECT

An engineering review of the Deception Bay wharf rehabilitation project was conducted in summer 2005, proposing a review of the work. The alternative option proposes installing caissons and backfilling between the wharf's existing cells and the future caissons. According to the design phase, this option offers technical feasibility and timetable benefits. The projected costs are competitive with those of the first option, but the alternative option offers a longer service life for the installation, along with greater operational flexibility. A description of the installations and work is presented in this section.

2.1 Description of Infrastructures

The rehabilitation work involved in the alternative option consists of installing rectangular concrete caissons, aligned approximately 20-25 metres in front of cells 2 and 3 of the current wharf. The caissons will be placed parallel to the cells.

Two options are under study:

1. option with three caissons, which implies that this berth would be continuous;
2. option with two caissons, providing for installations (caissons) separated by a distance of 35 metres, which is similar to the wharf's current configuration.

The estimated sizes of each caisson are: 35 metres long, 15 metres wide and 21 metres high. However, they may vary depending on the final design of caissons and installations. The caissons will be placed on a granular foundation on the sea floor and will be filled with granular materials. The space between caissons and cells will be backfilled with riprap, encapsulating the wharf's existing cells.

The new berth will thus have a total length of 105 metres (three-caisson option). The caisson option requires a bigger footprint on the ocean floor compared to the basic option (approx. 2,600 additional m²). Photos 1 and 2, as well as Figure 2.1, show current Deception Bay wharf installations, and Figure 2.2 is a sketch of the alternative option with caissons.

Photo 1: View of the Deception Bay Wharf and Port Facilities



Photo 2: View of the Overall Area of the Deception Bay Wharf



Figure 2.1 Plan of the Deception Bay Wharf

MV ARCTIC / LAO : 220.2M

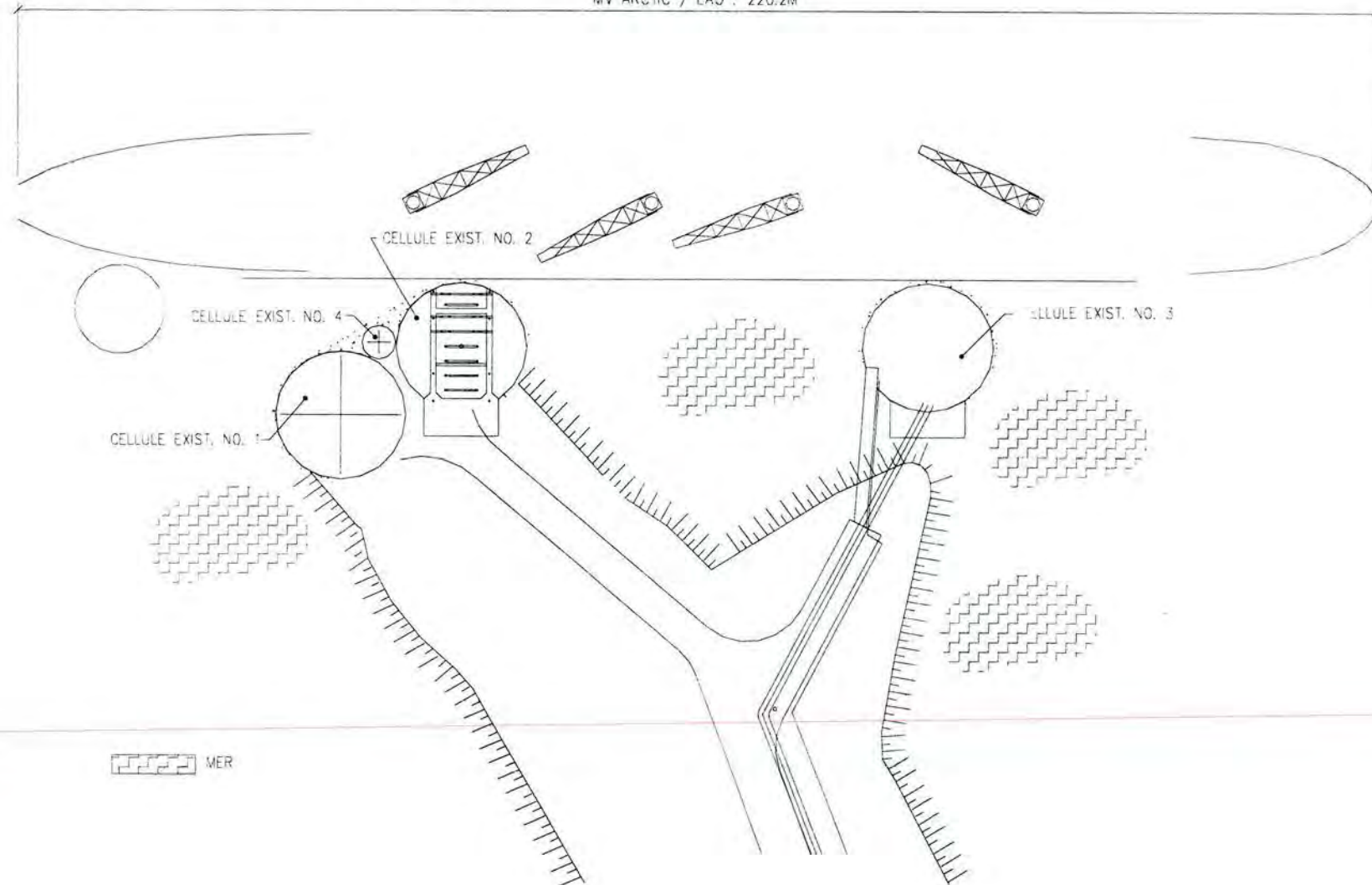
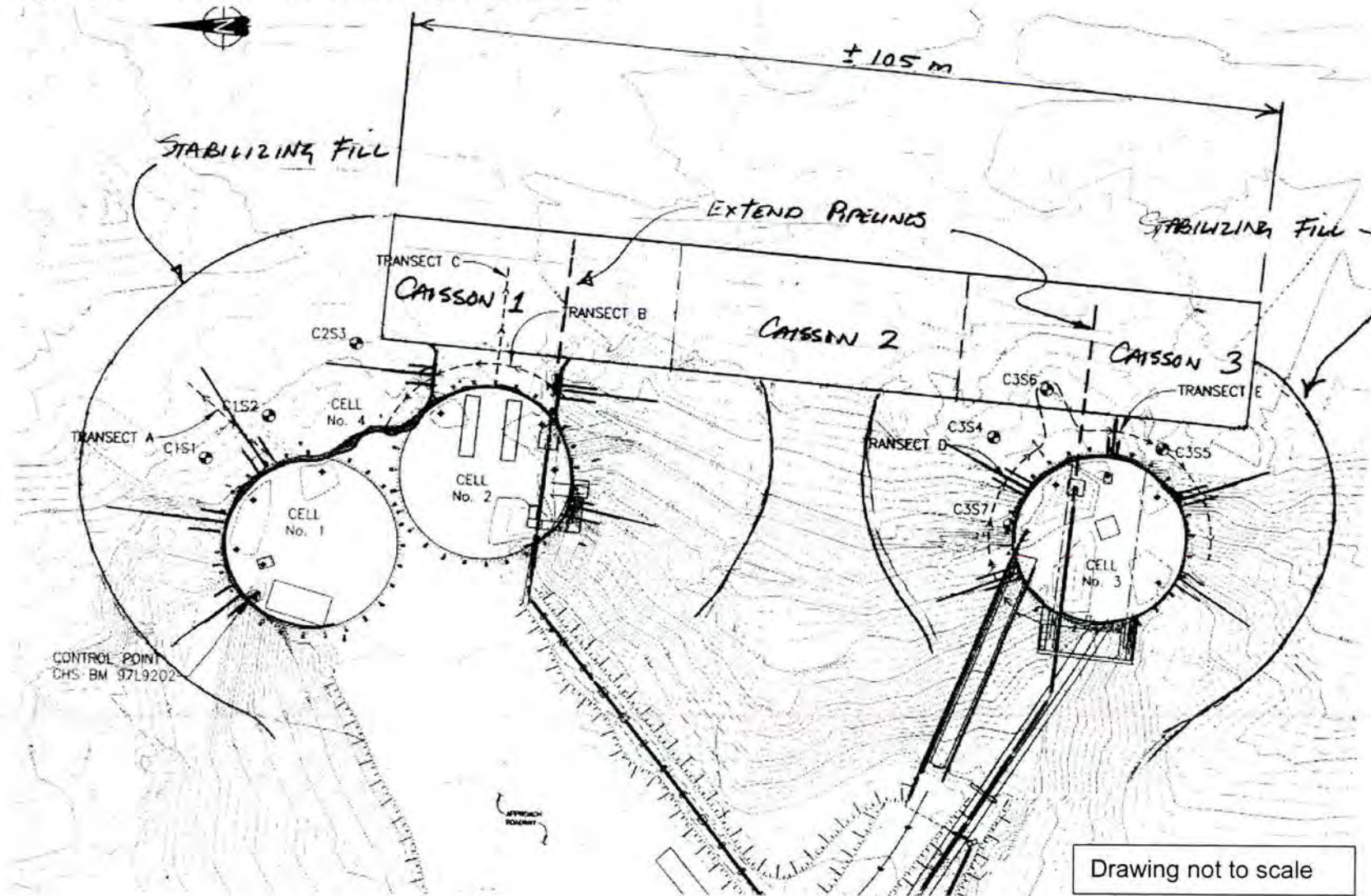


Figure 2.2 Sketch of the Caisson Option (3 caissons)



2.2 Overall Work to be Done

The caisson option implies the following:

1. mobilising the caissons by barge to the site;
2. dredging the sediments to prepare the underwater surface that will serve to support the caissons;
3. managing some 5.600 m³ of excavated materials in which a part is potentially contaminated;
4. installing the caissons;
5. filling the caissons;
6. backfilling around the caissons and the existing wharf cells;
7. setting up port equipment and preparing the wharf's final layout.

It should be mentioned that, according to actual plans, neither blasting is required nor grout injections planned in the backfill that will hold the caissons. However, those activities could be done if necessary. In that case, information on that matter will be provided to proper authorities.

The concrete caissons described above would be manufactured in the Maritimes and transported to Deception bay by semi-submersible barge.

Prior to the installation of the caissons, the sea floor must be levelled to prepare the foundation on which they will be paced. Dredging work will be necessary to prepare this area. A detailed bathymetric map will be completed shortly. Dredged materials will be managed according to their characteristics. Section 2.3 of this document presents the possible management options of these materials.

Backfill materials will be placed on the levelled surface in front of existing cells to shape the foundations (cushions) and receive the caissons. Once the caissons are in place, they will be filled with granular materials. The provenance of those materials, and of those that are to serve for backfilling around the existing cells and installed caissons, is explained in Section 2.4 of this document.

Port facilities such as fuel lines, conveyor, tower and crane, can be installed at the end of construction work.

To facilitate the progress of the work, temporary facilities including offices, trailers, sanitary facilities (two portable toilets), maintenance and storage equipment, a mobile concrete mixer and a pontoon will be set up in the wharf area. All those facilities will be withdrawn at the end of the work.

2.3 Characterisation and Management of Excavated Materials

The caisson option implies major dredging activities. The dredged materials will have to be managed. The project Promoter is currently considering two options for managing the materials: 1) disposal on firm ground, either at the former landfill site or at the tailings site of Raglan Mine in Katinniq and 2) disposal at sea. Depending on the characteristic of dredge materials, some of them could possibly be used to fill the caissons.

A characterization study of sediments present in sectors to be excavated and in sectors where there would potentially be disposal at sea will make it possible to determine which sediment disposal option would be more advantageous, and afterward which sediment management plan would be adopted. The two options are nevertheless presented in the next sections.

2.3.1 Characterization of Sediments to be Excavated (5,600 m³)

As part of the planning of the Deception Bay wharf rehabilitation work, an environmental sediment characterization was performed in September 2005, and a second one in October 2005. Samples are analysed according to appropriate criteria for physico-chemical and ecotoxicological characterizations, in view of an eventual request for disposing of the sediments at sea or for managing the materials on firm ground. Sediment samples were thus taken at the excavation site.

Two previous environmental characterization studies of sediments surrounding the cells of the Deception Bay wharf, i.e., in 1991 (Roche, 1992) and 2005 (Westmar, 2005), have already demonstrated the presence of contaminants in sediments located at the foot of the cells of the Deception Bay wharf. The presence of chrysotile asbestos fibres has already been identified in sediment samples (Westmar, 2005). Asbestos fibre concentrations found in the samples varied between traces (from 0.1 to 1%) and proportions of 5 to 20%. According to the divers' observations during an inspection of the cells performed on July 4, 2005, the ripraps at the base of cells No. 1, 2 and 4 contain little or virtually no interstitial sediments. Rather, they are composed of gravels, covered by a layer of blocks. The ripraps at the base of cell No. 3 would also be made of gravels covered with blocks, but interstitial sediments are present in the materials.

2.3.2 Management of Dredged Materials

The ongoing sediment characterization study will make it possible to determine in part the management method used for those sediments. The two options considered for managing the excavated and dredged materials are presented below.

In light of the ongoing study's results, the Promoter will be able to determine which of the soil disposal options is most beneficial technically, economically and environmentally.

2.3.2.1 Management of the Former Landfill Site

According to this option, sediments that will be dredged on the sea floor to prepare the site for the installation of the caisson foundation would be managed as soils at the former landfill site.

From the above facts (results of the 1991 environmental sediment characterization and of the 2005 environmental characterizations), it is assumed that the 5,600 m³ of sediments to be excavated will be managed as contaminated soils in the B – C range of the *Soil Protection and Rehabilitation of Contaminated Sites Policy* of Quebec's ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP). Segregation between contaminated and non contaminated material will be done during dredging activities.

Sediments will be transported to the former landfill site. Contaminated sediments will be stored on a polyethylene tarpaulin surrounded by a berm preventing runoff. Pore water contained between sediment grains will be collected in a sedimentation basin whose bottom will also be covered with a polyethylene tarpaulin. Quality control of this water is planned in order to establish whether it can be returned to the environment without additional treatment. Water quality control will be performed at the Katinniq laboratory, according to applicable MDDEP guidelines. If the water is contaminated according to the selected criteria, it will be transported by tank truck to Katinniq for treatment.

Contaminated sediments piled up at the landfill site will be characterized as soils according to MDDEP guidelines. The results of this characterization will determine the final sediment disposal method. If the soil characterization demonstrates sediment contamination beyond Criterion C of the *Policy*, the soils will be transported to the Raglan Mine tailings site in Katinniq. Should characterization of those soils demonstrate contamination below the *Policy's* criterion C, Raglan Mine wants to use them as additional covering material for the Deception Bay landfill site.

Non contaminated sediments will be stored at the landfill site and further used as supplementary cover material.

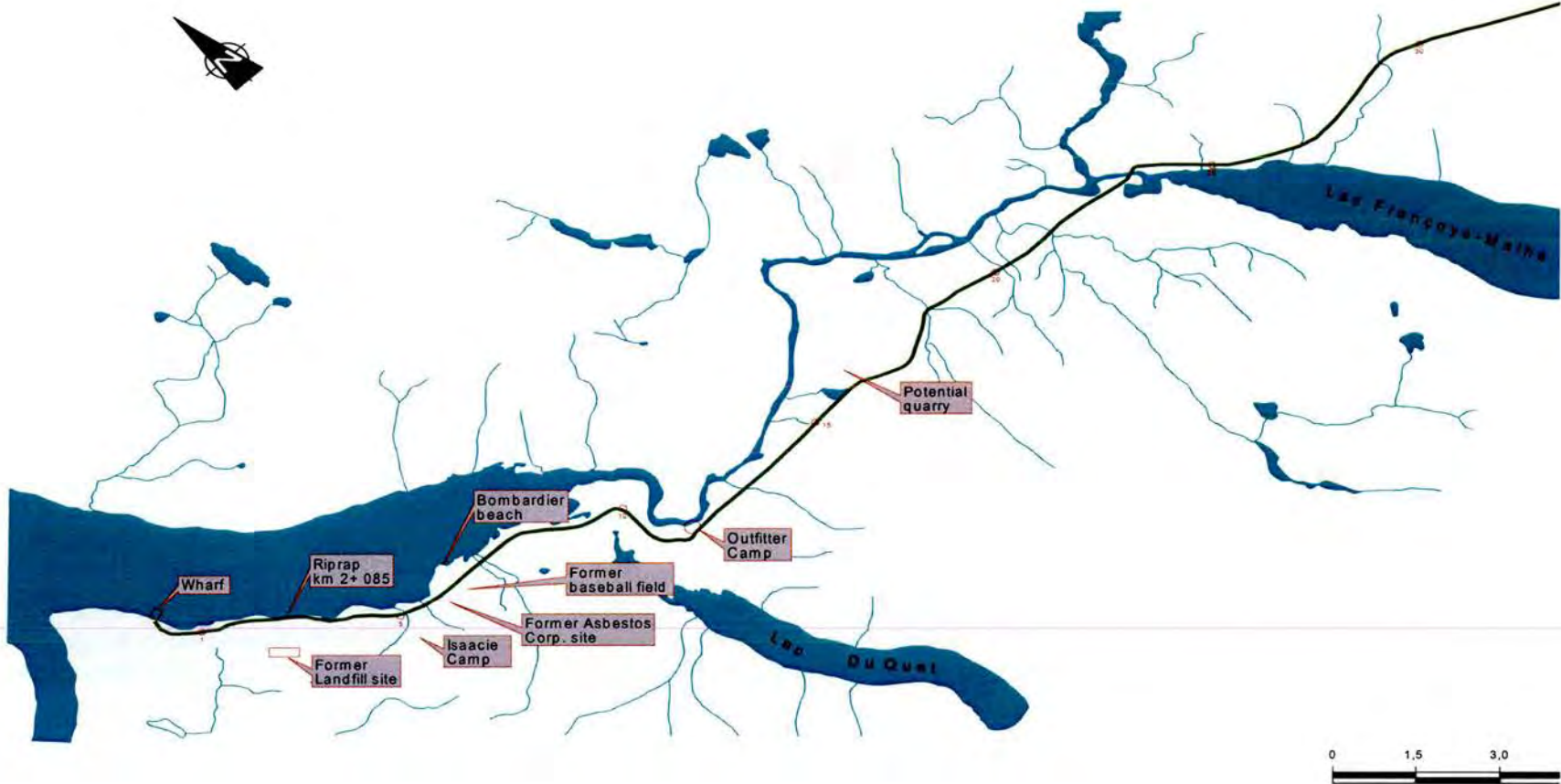
It should be mentioned that under the MDDEP's current authorizations, materials whose metal and hydrocarbon concentrations fall in the *Policy's* B – C range may be disposed of at the Donaldson landfill site, currently servicing Raglan Mine facilities in Katinniq and at Deception Bay. Additional authorization would be required for disposal of the current project's soils at Deception Bay's former landfill site.

A plan showing the installations planned for dredged materials management at the former landfill site will be provided in a future communication. It should be recalled that this landfill site served, during the wharf cleaning, construction and rehabilitation period in 1997, to eliminate dry materials and asbestos debris. At the end of its operation, the used portion of the site was covered entirely with granular materials to insulate the buried materials from the natural environment

2.3.2.2 Excavated Sediment Disposal at Sea

The option of disposal at sea consists of dredging the sediments and of moving them to predetermined and authorized areas. Disposal at sea is subject to specific legislation. Indeed, this action is considered as disposal at sea under the Canadian Environmental Protection Act, 1999. Under Section 122 (1) (b), disposal at sea is, among other things, the deliberate disposal of dredged material into the sea from any source not mentioned in paragraph (a). In the context of the present project, disposal at sea implies a permanent displacement of sediments, which is covered by the rules and regulations on disposal at sea.

Figure 2.3 Overall Plan of the Deception Bay Area



2.3.2.3 Filling of Caissons

Caissons that will be installed in front of cells in place at the wharf will have to be filled with granular materials. The provenance of such materials has not been chosen yet, but as mentioned in Section 2.3, reusing parts of dredged sediments is a possibility. In order to fill the caissons adequately, the rest of the necessary materials will come from outside the site.

2.4 Potential Sources of Granular Materials

Granular materials necessary for filling caissons and backfilling around the caissons and the wharf's existing cells will have to be generated in the Deception Bay area or imported to the site on barges.

2.4.1 Quarries in the Deception Bay Area

The granular material could be generated by one or more borrow pits in the Deception Bay area. Overall plans to scale, operation limits and the area required by the project will be provided later for chosen site(s). It should be noted that the sites intended for quarry operation activities are in natural environments common to the Deception Bay area, and that they are not claimed by the Inuit for their traditional hunting or harvesting activities.

2.4.1.1 Km 17 Quarry

The materials necessary to filling and backfilling work around cells and caissons must be coarse riprap materials exempt from fine particles. Such materials could be generated on kilometre 17 on the Deception Bay road in Katinniq (see Photo 3). This site has already been exploited over a very small area. Authorizations will have to be granted beforehand by the MDDEP, and by the Quebec ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF).

Photo 3: View of the Potential Quarry's Location on km 17



2.4.1.2 Km 2 + 085 Quarry

Part of the riprap materials will come from rocks that were left in place during repair work on the road linking the Deception Bay wharf to Raglan Mine. Those rocks are located alongside the road, at km 2 + 085 (see Photo 4). They were generated during widening work of the road in 1997. They will be recovered, transported to the Deception Bay wharf, broken on the wharf site, and used as backfill materials. The removal of the rocks will also be unable to clear the road side. Depending on the needs, the borrow pit from which the materials originate could also serve as a quarry.

It should be noted that this borrow pit is located alongside the road described above, at approximately 100 metres from the Deception Bay shoreline. It will not be necessary to build an access road. However, the selected dynamiting method will minimize vibrations, and measures will be taken to reduce to a minimum the impact of exploiting this borrow pit.

2.4.1.3 Km 33 Borrow pit

A borrow pit operated by Raglan Mine is located 33 km south of Deception Bay (see Figure 2.3). Part of the necessary materials could be collected and transported by truck to the wharf. This borrow pit is already in operation and has its own certificate of authorization.

Photo 4: View of Rocks on the Side of the Road, at km 2 + 085



2.4.2 Materials Transported from the Maritimes

In the event that the quality or quantity of materials available at Deception Bay is inadequate for the nature of the work planned, they could be generated in a quarry located in the Maritimes. They would be transported by barge to Deception Bay.

2.5 Type of Equipment and Measures Taken to Prevent the Dispersal of Contaminants

Prior to refurbishment work, a silt curtain will be installed around the work areas. The silt curtain will be five metres high and will be constituted by an impermeable vinyl-reinforced nylon membrane.

In the event that blasting work is necessary at the location of the future caissons, some mitigative measures will be put in place to minimise the effects on the aquatic environment (compliance of vibration standards using special drilling and blasting techniques in conformity with guidelines for the use of explosives near Canadian fishing waters).

If grout injection is necessary to solidify the foundation of caissons, the pattern of injection will be established to minimise particules emissions in the aquatic environment.

Moreover, the mobile concrete mixer used for manufacturing cement will be located within an enclosed shelter to reduce dust emissions.

Other measures will be taken to lessen the potential effects of the work on the environment, and will be included in an Environmental Management Plan that all project participants must follow.

2.6 Work Schedule

Preliminary works will begin in May 2006 (borrow pit and rirap quarry, storage area). Caisson construction work will begin in mid-July 2006. The work will require a mobilization of 40 to 60 workers, who will be added to the workforce assigned to port operations (approx. 20 persons), for a total of approximately 80 persons.

2.7 Accommodations for Construction Site Workers

To be able to lodge all the workers during the work carried out in 2006, the capacity of the accommodation facilities will be increased in two phases. The first phase forecasts the addition of 20 units in a supplementary wing that will be linked to the existing domestic wastewater treatment system. The actual capacity of the biodisc allows treating wastewater from those extra units. The second phase forecasts the addition of 20 to 40 new units. In order to adjust to this increase, the treatment capacity of the domestic wastewater system will be adapted accordingly. The actual drinking water distribution system will also be adjusted to those new units.

3 TERRESTRIAL AND AQUATIC WILDLIFE

The sectors potentially affected by the Deception Bay rehabilitation work in 2006 are the Bay Deception wharf, the former landfill site and the potential borrow pit and quarries of km 17 and km 2 + 0.85 (see Figure 2.3). A general description of the environment affected by the activities is presented below.

3.1 General Description

Deception Bay is located in Northern Quebec, where the biological diversity of animal and plant species is relatively low. The environmental description below covers the Deception Bay area as a whole.

3.1.1 *Terrestrial and Riparian Vegetation*

The region surrounding the project's intervention area is part of the tundra and is thus located beyond the trees' natural limit. The Deception Bay vegetation is of relatively abundant in comparison to the rest of the area, due to a greater availability of loose materials and to more favourable climatic conditions. The local vegetation consists of moss, lichens and herbaceous plants such as carex, as well as a few shrubs (willows, etc.) no higher than 50 cm.

3.1.2 *Birds*

The neighbouring area can be visited by various migrating birds from June to August. During the impact study on the opening of Raglan Mine (Roche, 1992), 22 species of birds were identified in the Deception Bay area. The main ones are nesting species. Among other species, we find seagulls, Canada geese, snow geese, common eiders and red-breasted mergansers. According to Roche's impact study, bird densities are low in August, whereas they are highest in September. Migration corridors of two sub-species of snow geese are located near Deception Bay. Only a few species reside year-long in the area, i.e., ptarmigans, snowy owls and common ravens.

3.1.3 *Fish Fauna*

Deception Bay supports a population of Arctic char that migrate to Deception River. The composition of Deception Bay's fish community has not been the subject of exhaustive studies. A population study was conducted from 1996 to 1998 during the fall migration to Lake Duquet (watershed of Deception River). Annual follow-ups are done by Raglan Mine on metal concentrations (As, Cd, Cu, Fe, Hg, Ni, Pb and Zn) in the flesh and liver of Arctic char in the watershed of Deception Bay; the char are a major nutritional resource for the Inuit.

The circulation of Arctic char will not be impaired by the work planned at the Deception Bay wharf, for the following reasons.

First, the Deception Bay wharf is relatively distant from the mouth of Deception River, i.e., approximately eight kilometres (see figure 2.3). Deception Bay is approx. 2 km wide, and considering that the work's footprint is very small and is limited to a few dozen metres around the wharf, it is unlikely that the Arctic char will be disturbed by the work. As an additional precaution, a silt curtain is planned in order to limit the turbidity involved in excavating sediments and depositing new materials.

Raglan Mine also plans to hire an Inuit monitor during the work in order to observe the marine environment and interrupt any work causing underwater sound waves, in the presence of cetaceans less than one kilometre from the wharf. These measures will prevent significant impacts on the fish and cetacean habitat.

3.1.4 Marine Mammals

Marine and terrestrial mammals are a major nutritional resource for the Inuit. The main marine species hunted in Deception Bay are ringed seals, beluga whales, harp seals, walrus and bearded seals. Although a large number of cetaceans inhabit the northern waters of Hudson Strait, the only cetacean observations in Deception Bay refer to beluga whales.

3.1.5 Terrestrial Mammals

On land, the caribou are another species of major nutritional importance to the Inuit. During their migration, the caribou roam in the Deception Bay area, with a maximum density in June of 3.95/km² (Roche, 1992).

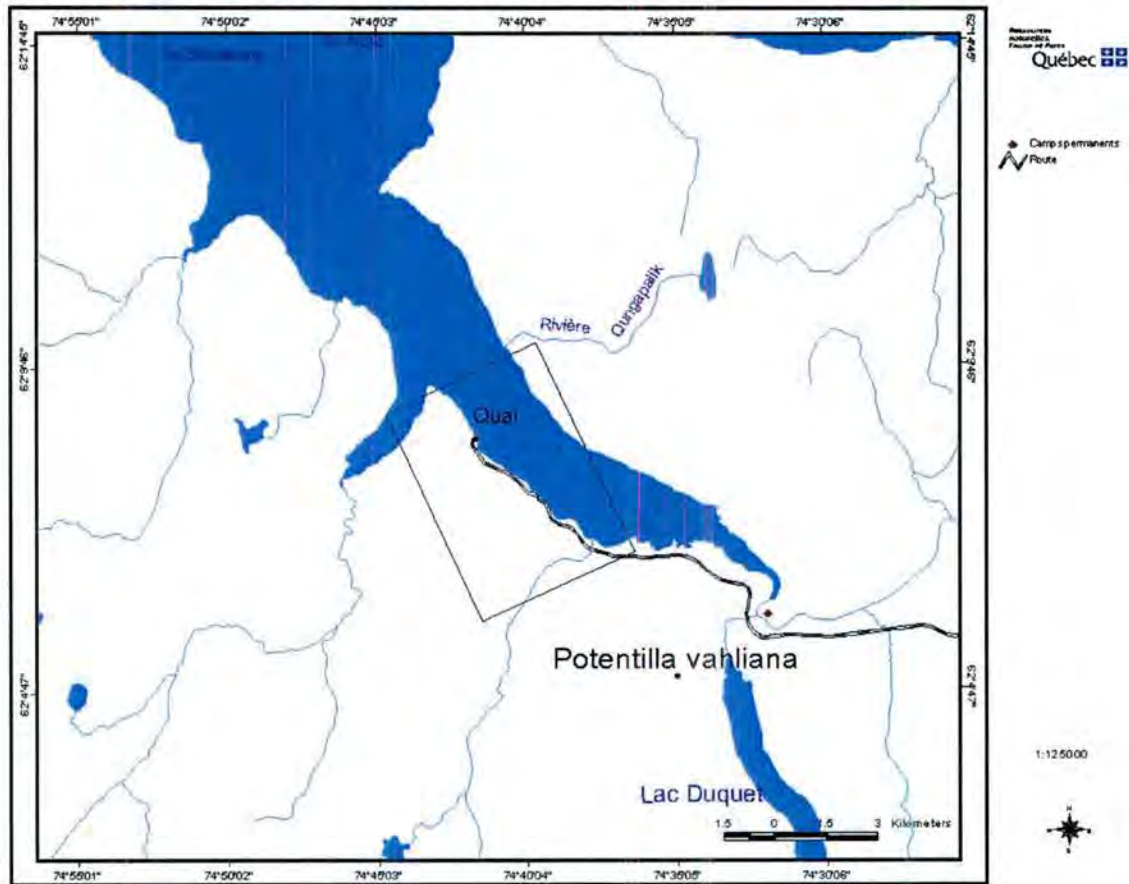
Other mammals may be present in the area under study. Of those observed in the Deception Bay sector, we note red foxes, Arctic foxes, meadow voles, wolves, white bears and Arctic hares. The presence of ermine is possible in the area under study.

3.1.6 Wildlife Species that are Threatened, Vulnerable (Quebec) or at Risk (Canada)

A request for information was addressed to the Société de la faune et des parcs du Québec (FAPAQ), Northern Quebec Region, concerning the presence of plant and animal species threatened or vulnerable or likely to be designated as such in Quebec, in the Deception Bay sector. As of May 6, 2005, FAPAQ indicated that no plant or animal species registered at the Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec

(CDPNQ) were found in the sector under study, and more specifically in the areas of the wharf, the former landfill site and the outfitter camp. However, a plant species likely to be designated as threatened or vulnerable has been identified in the Deception Bay sector. It is the *Potentilla Vahliana*, whose census location, illustrated by a dot in Figure 3.1, provided by the CDPNQ, is found outside the planned work areas.

Figure 3.1 Location of *Potentilla Vahliana*



Source: CDPNQ, 2005

A request for information was also addressed to the Canadian Wildlife Service, Quebec Region – Endangered Species Division. The Canadian Wildlife Service responded that as of May 12, apart from the species already mentioned by the FAPAQ (*P. Vahliana*), the CDPNQ’s central database has no data on the work area. The Wildlife Service noted that the CDPNQ has very little information on Northern Quebec, because this region is hardly inventoried.

However, the Canadian Wildlife Service noted the presence of golden eagles in the sector of Salluit Fjord (approx. 50 km west of the sector under study), and mentioned that the sector under study, to the extent that it has a habitat suitable for that species

(rocky cliffs), may also be inhabited by this species. The golden eagle is classified as a "vulnerable" species in Quebec and is considered "not endangered" in Canada. The *tundrius* peregrine falcon, a species considered to be a special concern in Canada, also uses cliffs for nesting and is present along Ungava Bay. According to the Canadian Wildlife Service, its nesting area includes the sector under study, and it is not impossible that we could find this species in the sector if suitable habitats are present. The Inuit representatives will be questioned on this matter.

3.1.7 Archaeological Heritage and Burial Sites

The Deception Bay area was inventoried for its archaeological potential in 1991, in the impact study that was conducted before the start of the Raglan Mine construction and operations. In total, eight sites were discovered at Deception Bay in the work area: four archaeological (50 years or more), historic and/or prehistoric sites, two contemporary Inuit sites (less than 50 years), an undetermined site, and a site classified as both archaeological and contemporary Inuit. However, none of the sites is located in the areas affected by the project.

4 OTHER REQUIREMENTS

The Deception Bay wharf rehabilitation project will require several authorizations or permits from the provincial and federal governments for certain activities and infrastructures necessary to carry out the project.

Provincially, certificates of authorization (CA) will be requested under Section 22 of the Environmental Quality Act. Those certificates will apply to the following, as the case may be:

- caisson installation activities and excavated materials management;
- management of a sedimentation basin to recover pore water contained in contaminated sediments;
- replacing a culvert giving access to the former landfill site;
- the exploitation of a borrow pit and quarries;
- the increase of campsites living capacity (second phase).

A certificate of authorization (CA) under Section 32 of the Environmental Quality Act, will also be requested for the increase of the capacity of the Baie Déception domestic wastewater treatment. Federally, an impact study will be conducted if required. If the disposal at sea option is chosen, an application will be made to Environment Canada for a disposal at sea permit and an application will be made to the Department of Fisheries and Oceans (DFO) for an authorization with regard to the harmful alteration, disruption or destruction of fish habitat (HADD).

Classement CCEK

Titre Infrastructures maritimes 2/2

Type Dossiers Environnementaux

Date D'ouverture 2004

Notes 15 Octobre 2004: Notes de réunion concernant les infrastructures maritimes.

31 Octobre 2005: Demande d'autorisation, Projet de réfection du quai de baie déception, Nunavik.

NOTES DE RÉUNION

Réunion tenue le 15 octobre 2004 à 14h30 à Kuujjuaq
au bureau de Michael Barrett à l'ARK.

Étaient présents:

Michael Barrett, ARK, Makivik
Nathalie Girard, CCEK, Makivik
Édith Vanderwall, MENV
Stéphane Lacombe, MENV
Johanne Breton, MENV
Guy Fournier, MENV
Josée Brazeau, MENV

Le but de la rencontre est de discuter des dossiers concernant les infrastructures maritimes
au Nunavik.

Présente l'ordre du jour

1. *Résumé de la situation concernant les infrastructures maritimes au Nunavik*

Le MENV présente le tableau qui fait portait de l'état d'avancement des dossiers.

Le MENV déplore qu'il y ait eu travaux réalisés sans l'autorisation du Certificat d'autorisation du MENV (C.A. en vertu du chapitre 1 de la *Loi sur la Qualité de l'environnement du Québec* (LQE)). Makivik assure qu'aucune des constructions n'a été débutée sans avoir eu l'accord (C.A. en vertu du chapitre 2 de la LQE) de la Commission de la qualité de l'environnement Kativik. Le MENV explique le processus qui implique deux équipes qui siègent à des lieux différents. Ils se montrent compréhensifs qu'en à la lourdeur du système et quand aux délais occasionnés par cette lourdeur. Ils réitèrent leur rôle quant à l'émission d'autorisation pour de tels projets. Ils avouent être au prise avec une situation difficile lorsque les travaux sont débutés ou même terminés avant d'avoir obtenu l'autorisation prescrit par la LQE.

2. *Fermeture des dossiers*

Le MENV propose de fermer les dossiers latents devant, jusqu'à ce jour, demeurés ouverts du à l'incohérence que représente l'émission d'une autorisation pour un projet lorsque le dit projet est terminé. Les dossiers seraient fermés avec une note explicative et il y resetait une virtuelle infraction. Cependant, il est proposé que ces infractions (pour les projets déjà terminés) ne soient pas punies. Pour ce qui est des prochains projets, on propose d'essayer une nouvelle façon de



faire qui allègera le processus et permettra d'éviter qu'il y ait des projets mis en oeuvre avant d'avoir l'obtention des certificats d'autorisation requis.

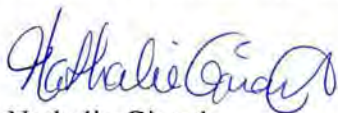
3 *Harmonisation des procédures d'autorisation du chapitre 1 et 2 de la LQE.*

Afin de diminuer le délai d'attente pour les promoteurs, le MENV s'engage à débiter en parallèle l'étude des propositions de projets en même temps que l'étude est débutée à la Commission. De plus, le MENV assure que des discussions ont été entreprises avec les responsables de la Commission et que ces derniers ont déjà fait preuve d'amélioration au cours des derniers mois. Il est finalement décidé de procéder de la sorte pour les projets à venir. Les documents à fournir seront donc plus rapidement connus des promoteurs qui seront en mesure de répondre aussitôt. Le MENV présente la liste des documents à fournir et se montrent compréhensif quant à la réception des plans tel que proposés au lieu des plans tel que construit. Quelques photos sont présentées à Makivik afin de leur montrer les conséquences qui peuvent découler d'une constructions non autorisé. Makivik explique l'importance du temps pour les promoteurs au nord et la perte d'argent que peu représenté un délais trop long avant l'émission des autorisations.

4 *Autres projets*

Le MENV s'informe des projets en cours et à venir de la société Makivik. Des études ont été menées au cours de l'été sur les projets d'infrastructures maritimes à venir suivants: Tasiuaq, Inukjuak, Kuujjuaraapik et Akulivik. Les travaux sont en cours à Puvirnituq et ils sont a peine terminés à Aupaluk.

Le MENV enverra une lettre à la société Makivik expliquant les décisions prises dans cette réunion concernant les procédures pour l'obtention d'autorisation auprès du MENV.



Nathalie Girard

Kuujjuaq, le 23 novembre 2004