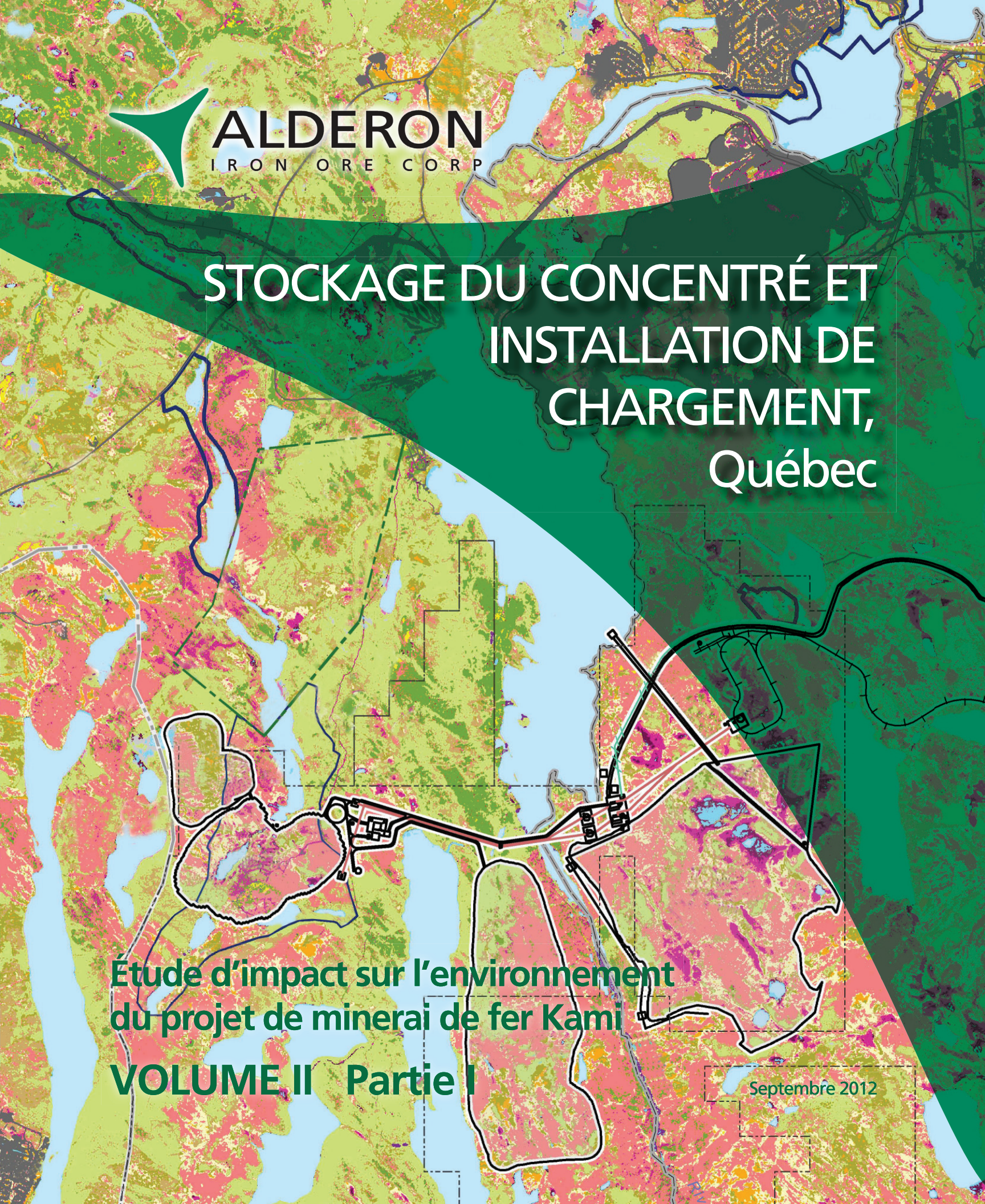
ALDERON
IRON ORE CORP

STOCKAGE DU CONCENTRÉ ET INSTALLATION DE CHARGEMENT, Québec



Étude d'impact sur l'environnement du projet de minerai de fer Kami

VOLUME II Partie I

Septembre 2012

STRUCTURE DE L'ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

VOLUME I : MINE DE FER KAMI ET INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE, LABRADOR

Résumé en langage simple

Sommaire exécutif

PREMIÈRE PARTIE

1. Introduction
2. Description du projet
3. Description de l'environnement existant
4. Évaluation des effets
5. Mesures d'évitement et d'atténuation
6. Évaluation des effets cumulatifs
7. Effets de l'environnement sur le projet
8. Gestion environnementale
9. Importance des effets environnementaux nuisibles résiduels
10. Consultation
11. Avantages économiques et sociaux du projet
12. Avantages de l'ÉE pour les canadiens
13. Synthèse de l'étude et Conclusion

DEUXIÈME PARTIE (En anglais seulement)

14. Environnement atmosphérique
15. Relief, sols, neige et glace
16. Ressources en eau
17. Milieux humides
18. Poisson d'eau douce, habitat du poisson et pêcheries
19. Oiseaux, autre faune et leurs habitats, et zones protégées
20. Espèces en péril et espèces préoccupantes
21. Ressources culturelles et historiques
22. Utilisation actuelle du territoire et des ressources à des fins traditionnelles par les autochtones
23. Autres utilisations actuelles du territoire et des ressources
24. Services communautaires et infrastructures
25. Santé et santé communautaire
26. Économie, emplois et affaires
27. Engagements pris dans le cadre de l'EIE
28. Références
29. Glossaire et liste des acronymes

Annexes (En anglais seulement)

Annexe A	Qualifications du personnel chargé d'effectuer les études sur les oiseaux migrateurs, les espèces en péril et les espèces préoccupantes, et de déterminer la délimitation des milieux humides
Annexe B	Lignes directrices de l'EIE
Annexe C	Index des sujets clés
Annexe D	Plan concernant les installations de gestion des rejets miniers
Annexe E	Quantité et distribution chronologique des occupations et activités de la main-d'œuvre tout au long de la phase de construction du projet
Annexe F	Rapport de référence de surveillance de la qualité de l'air
Annexe G	Rapport de référence sur les ressources en eau
Annexe H	Rapport de référence sur le poisson, l'habitat du poisson et les pêcheries
Annexe I	Rapport de référence sur les milieux humides
Annexe J	Rapport socio-économique de référence
Annexe K	Synthèse des effluents et des rejets d'autres projets
Annexe L	Étude du CCN sur l'utilisation du territoire et des ressources
Annexe M	Stratégie d'implication des groupes autochtones et plan d'action
Annexe N	Plan de consultation publique du projet Kami
Annexe O	Avis publics et documents relatifs aux assemblées
Annexe P	Renseignements additionnels sur les stations de surveillance du débit S1, S2, S3, S4 et S5, et résultats hydrologiques obtenus à ces stations
Annexe Q	Données régionales du maximum mensuel moyen, du minimum mensuel moyen, et débit quotidien moyen par zone de drainage
Annexe R	Hydrogrammes des bassins hydrographiques et des sous-bassins hydrographiques de la ZEL; courbes des débits classés des bassins hydrographiques et des sous-bassins hydrographiques dans la zone du projet et la ZEL
Annexe S	Analyse de faible débit des bassins hydrographiques et sous-bassins hydrographiques à l'intérieur de la zone du projet et de la ZEL
Annexe T	Courbes de débit de crue des bassins hydrographiques et sous-bassins hydrographiques à l'intérieur de la zone du projet et de la ZEL
Annexe U	Qualité de l'eau : zones de concentration à travers la province
Annexe V	Résultats d'analyses de laboratoire
Annexe W	Tableau de l'équilibre hydrique mensuel dans la zone du projet, années humides et années sèches
Annexe X	Rejet des effluents du procédé dans Long Lake conforme à la norme REMM de qualité de l'eau à la sortie de l'émissaire
Annexe Y	Classification des terres écologiques et analyse de l'habitat des espèces sauvages
Annexe Z	Raport autochtone Lavoie et Gélinas

VOLUME II : STOCKAGE DU CONCENTRÉ ET INSTALLATION DE CHARGEMENT, QUÉBEC

Résumé en langage simple

Sommaire exécutif

PREMIÈRE PARTIE

1. Introduction
2. Description du projet
3. Description de l'environnement existant
4. Évaluation des effets
5. Mesures d'évitement et d'atténuation
6. Évaluation des effets cumulatifs
7. Effets de l'environnement sur le projet
8. Gestion environnementale
9. Importance des effets environnementaux nuisibles résiduels
10. Consultation
11. Avantages économiques et sociaux du projet
12. Avantages de l'ÉE pour les canadiens
13. Synthèse de l'étude et Conclusion

DEUXIÈME PARTIE (En anglais seulement)

14. Environnement atmosphérique
15. Relief, sols, neige et glace
16. Ressources en eau
17. Milieux humides
18. Poisson d'eau douce, habitat du poisson et pêcheries
19. Oiseaux, autre faune et leurs habitats, et zones protégées
20. Espèces en péril et espèces préoccupantes
21. Ressources culturelles et historiques
22. Utilisation actuelle du territoire et des ressources à des fins traditionnelles par les autochtones
23. Autres utilisations actuelles du territoire et des ressources
24. Services communautaires et infrastructures
25. Santé et santé communautaire
26. Économie, emplois et affaires
27. Engagements pris dans le cadre de l'EIE
28. Références
29. Glossaire et liste des acronymes

Annexes (En anglais seulement)

Annexe A Qualifications du personnel chargé d'effectuer les études sur les espèces en péril et les espèces préoccupantes
Annexe B Lignes directrices de l'EIE
Annexe C Index des sujets clés
Annexe D Quantité et distribution chronologique des occupations et activités de la main-d'œuvre au cours de la phase de construction du projet
Annexe E Poisson d'eau douce, habitat du poisson et pêcheries : Étude de base
Annexe F Ressources en eau : Étude de base
Annexe G Étude de modélisation de la qualité de l'air : dispersion des polluants atmosphériques
Annexe H Étude socioéconomique de base
Annexe I Étude du CCN sur l'utilisation du territoire et des ressources
Annexe J Stratégie d'implication des groupes autochtones et plan d'action
Annexe K Consultation publique sur le projet Kami
Annexe L Avis publics et documents relatifs aux assemblées publiques

Préface

Tout au long de la préparation de l'étude d'impact sur l'environnement du Projet de minerai de fer Kami, Alderon s'est efforcée de produire une évaluation ciblée, lisible et riche en informations utiles. Notre objectif est de permettre au lecteur d'acquérir rapidement une bonne compréhension générale du Projet et de ses effets anticipés avant de passer aux points d'intérêt spécifiques.

Nous avons conçu cette étude d'impact sur l'environnement et la documentation à l'appui dans le but d'atteindre cet objectif. L'information est présentée dans deux volumes distincts, un pour les éléments du projet situés au Labrador (Volume un) et un pour les éléments du projet situés au Québec (Volume deux).

Chaque volume comprend deux parties : La première partie de chaque volume présente les résultats généraux de l'étude de manière suffisamment détaillée pour permettre au lecteur de comprendre les problématiques, les impacts du Projet et les mesures proposées afin d'en minimiser la portée; la deuxième partie de chaque volume présente l'étude de façon détaillée, selon l'approche de la Composante environnementale valorisée. Les études à l'appui figurent en annexe.

Bien que ce format ne corresponde pas à un mode de présentation classique, nous nous sommes assurés de satisfaire à l'intégralité des exigences énoncées dans les Lignes directrices de l'étude. Le tableau de concordance qui figure au début de chaque Volume est destiné à faciliter la lecture du document.

La préparation de cette étude d'impact sur l'environnement est le fruit des efforts dévoués de nombreux scientifiques, ingénieurs et praticiens de l'évaluation environnementale. Alderon souhaite remercier Stantec, Amec, BBA, Golder Associates, Strategic Concepts Norton Rose Canada et Osler, Hoskin & Harcourt LLP de leurs contributions professionnelles dans le cadre de ce projet.

Nous souhaitons également reconnaître la collaboration des organismes de réglementation fédéral et provinciaux, des intervenants publics et des groupes autochtones. Cela nous a aidés à comprendre leurs attentes, préoccupations et besoins en matière d'information.

Finalement, je désire remercier les membres de l'équipe Alderon en charge du projet pour leur diligence et leur soutien tout au long de la préparation de ces documents. Je souhaite adresser des remerciements particuliers à Madame Elisabeth Poirier-Garneau, directrice de l'évaluation environnementale d'Alderon, pour sa patience, sa compréhension et sa détermination.

Alderon attend avec intérêt de passer aux étapes subséquentes du processus d'évaluation environnementale.

Copie originale signée par Todd Burlingame

Todd Burlingame
Vice-président directeur de l'environnement et des affaires autochtones
Alderon Iron Ore Corp.

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Alderon Iron Ore Corp. (Alderon) propose la construction et l'exploitation du projet de minerai de fer Kami comprenant une mine de minera de fer à ciel ouvert et l'infrastructure connexe dans l'ouest du Labrador, ainsi que des installations au terminal de la Pointe-Noire du port de Sept-Îles, au Québec, (le projet). Les installations de terminal au Québec comprendront le stockage du concentré Kami et l'installation de chargement (le terminal Kami).

Le gouvernement fédéral devra donner son approbation au terminal Kami, de sorte qu'une ÉE fédérale devra être réalisée en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCÉE); cette ÉE prendra la forme d'une étude approfondie. Ce projet ne déclenche pas le processus provincial d'ÉE en vertu de l'Article 31 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* du Québec. (LQE) Cet énoncé des incidences environnementales (ÉIE) a été rédigé afin d'aborder les exigences règlementaires d'une ÉE provinciale et fédérale et plus particulièrement les lignes directrices de l'ÉIE (voir l'Annexe B) et les questions soulevées par le public lors du processus de consultation publique d'Alderon.

Ce Sommaire Exécutif a été rédigé pour le Volume 2 : Stockage du concentré et installation de chargement, Québec. L'évaluation environnementale de l'infrastructure de la mine de fer Kami et de l'infrastructure ferroviaire est présentée dans le Volume 1.

Aperçu de la description du projet

Le terminal Kami sera situé sur la Péninsule Marconi de Sept-Îles, Québec, dans la région de la Côte-Nord. Le plan du projet est montré à la Figure E-1. Le Terminal Kami comprend la construction, l'exploitation et la mise hors service et la réhabilitation des principaux composants suivants :

- une installation de déchargement, d'empilage, de stockage et de reprise du concentré, comprenant :
    - un culbuteur de wagons;
    - un parc de stockage de concentré;
    - un engin de mise et de reprise au tas;
    - des centres de transbordement;
    - des convoyeurs;
    - des installations d'entretien;
    - des routes d'accès;
    - une clôture avec barrière de sécurité;
    - une sous-station d'alimentation électrique;
    - une alimentation en eau;
    - des édifices de bureaux et d'entreposage;

  - des systèmes de gestion de l'eau;
  - des systèmes de dépoussiérage et de gestion de la poussière; et
- l'infrastructure ferroviaire associée (boucle ferroviaire).

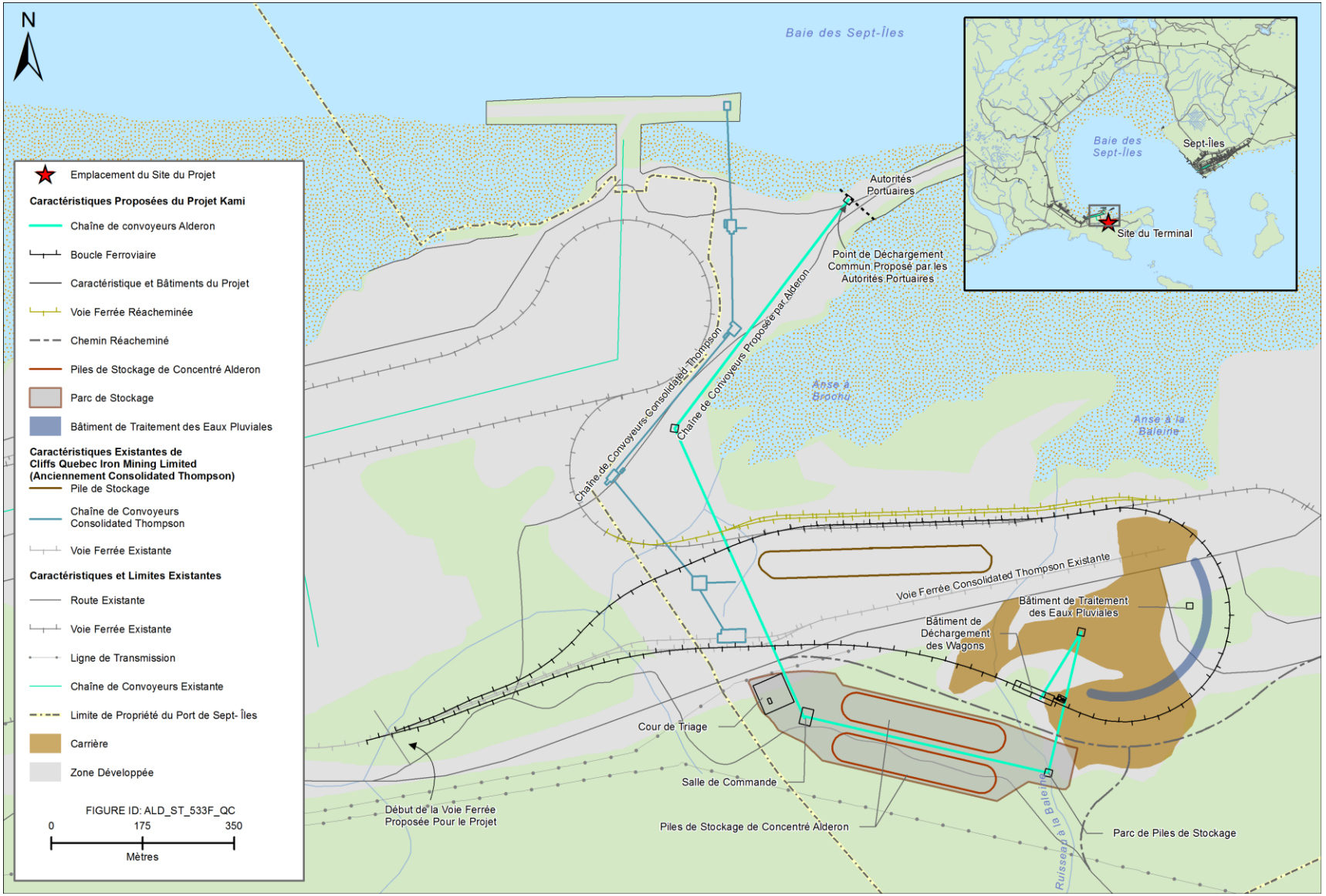
Tous les composants de l'installation de déchargement, d'empilage, de stockage et de reprise du concentré seront situés sur des terrains du Port de Sept-Îles. La boucle ferroviaire proposée sera connectée au Chemin de Fer Arnaud (CFA) existant.

La mine aura une capacité annuelle nominale de 16 millions de tonnes métriques de concentré de minerai de fer. Ce dernier sera transporté par le chemin de fer actuel jusqu'au terminal de la Pointe-Noire du port de Sept-Îles, où des composants du projet seront situés sur des terrains relevant de l'Administration portuaire de Sept-Îles.

Le but du projet est d'exploiter les gisements de minerai de fer dans la propriété de la mine Kami du Labrador et, de ce fait, de produire du concentré de minerai de fer convenable pour la vente sur les marchés internationaux. La demande de minerai de fer et d'acier à l'échelle mondiale est actuellement très élevée, ce qui crée et maintien des marchés relativement robustes et de bons prix pour le fer et l'acier.

La construction du terminal Kami sera réalisée sur une période d'environ 24 mois durant laquelle des emplois directs importants seront créés dans une large gamme de métiers. De plus, durant l'exploitation du projet, des postes à long terme seront créés d'une durée estimée à plus de 17 ans environ. En outre, les exigences pour des biens et des services pendant la construction et l'exploitation du terminal Kami offriront des occasions commerciales importantes. À ces avantages économiques directs s'ajouteront des emplois et des occasions commerciales indirects et induits par le biais des dépenses, par exemple, des employés et entrepreneurs du terminal Kami.

Figure E-1 : Plan du site



Résumé de la consultation et de l'implication

Depuis l'acquisition de la propriété Kami en décembre 2010, Alderon a œuvré pour établir des communications ouvertes et transparentes avec diverses personnes et organisations possiblement intéressées et/ou touchées par le projet. L'approche d'Alderon comprend l'implication des organismes règlementaires, des groupes autochtones, des municipalités et du public. Des activités de consultation sur le projet ont été menées d'une manière globale (englobant la mine Kami, le terminal Kami et les intérêts). La fréquence des questions soulevées est présentée à la Figure E-2.

Implication des Premières nations

Alderon reconnaît l'importance d'établir de solides relations, basées sur la confiance et le respect mutuel, avec les organismes des Premières nations qui détiennent des droits reconnus ou dont les activités et l'utilisation de ressources sur leur territoire traditionnel dans la région du projet peuvent être affectées par celui-ci et elle s'engage à travailler de manière collaborative et constructive avec les groupes autochtones dans la proximité du projet Kami afin d'obtenir des résultats avantageux pour tous. Alderon s'est impliquée avec les cinq groupes autochtones suivants :

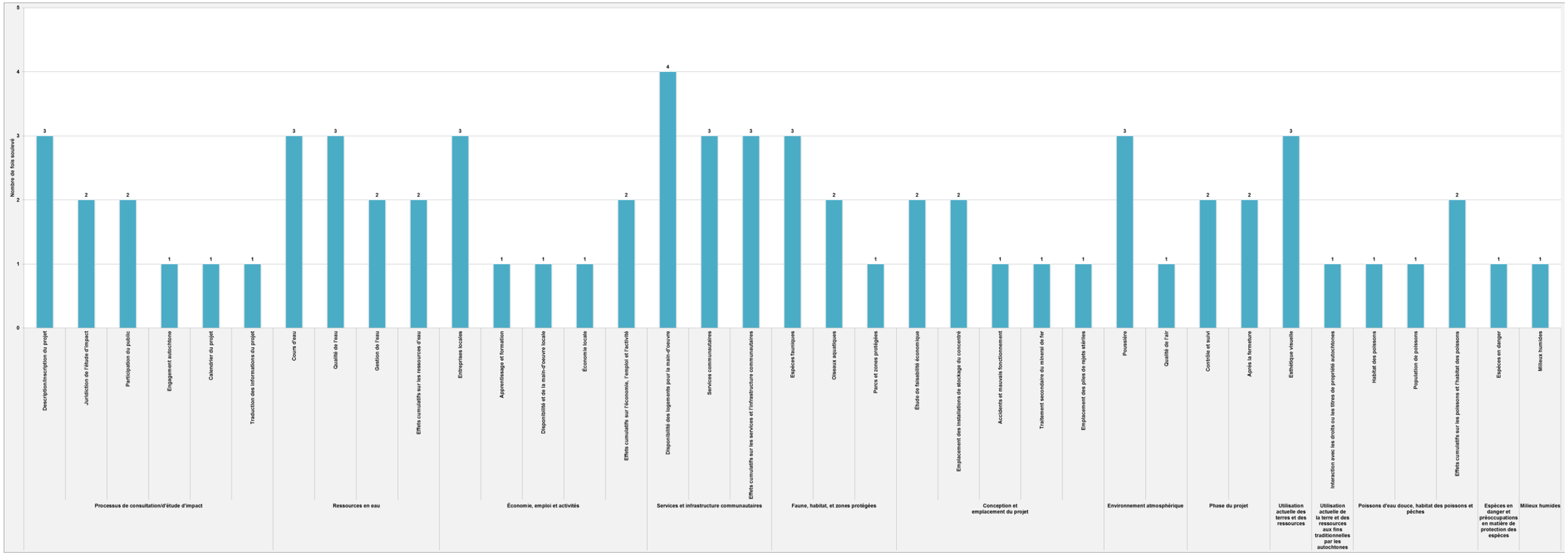
- la nation Innu;
- le Conseil communautaire NunatuKavut;
- Uashat mak Mani-Utenam;
- Matimekush-Lac John; et
- Nation Naskapi de Kawawachikamach.

L'implication des Premières nations lors de l'élaboration de cette ÉIE a inclus le partage d'information, l'implication communautaire et le renforcement des capacités. Les activités d'implication communautaire entreprises auprès des communautés et organismes autochtones comprennent :

- la rencontre des dirigeants communautaires afin d'identifier des activités d'implication adéquates;
- des offres de conclure des accords d'implication formels appuyés par le financement de capacités, la prestation de soutien financier ou autre aux initiatives communautaires; et
- l'offre d'occasions de réunions communautaires pour fournir de l'information et d'entendre les préoccupations de la communauté.

Une seule question a été soulevée quant au terminal Kami lors de la consultation auprès des Premières nations. La bande Innue Uashat mak Mani-Utenam ont identifié le besoin d'être consultés sur tous les volets du projet, pas seulement le terminal Kami. Alderon a adopté une approche exhaustive à l'implication des Premières nations et s'est impliquée dans les communautés et organismes autochtones au sujet de la mine Kami et du terminal Kami.

Figure E-2 : Fréquence des questions soulevées lors des activités de consultation publique



Consultation des parties prenantes publiques

La liste des parties prenantes publiques participantes comprend les résidents des villes de Labrador City, de Wabush, de Fermont et de Sept-Îles. Outre les parties prenantes dans ces limites, Alderon a également impliqué d'autres parties prenantes potentiellement touchées et/ou intéressées, incluant les organismes et ministères provinciaux et fédéraux, des organismes non gouvernementaux (ONG), des organismes de développement économique et des utilisateurs et pourvoyeurs d'activités de plein air.

Les activités de consultation propres au terminal Kami on compris une séance portes ouvertes qui a eu lieu à Sept-Îles afin de consulter les parties prenantes publiques.

Les questions soulevées le plus souvent durant la consultation publique comprennent :

- la disponibilité de logement pour les travailleurs;
- les effets potentiels de la poussière;
- les effets potentiels sur les nappes d'eau;
- les effets potentiels sur la qualité de l'eau;
- les effets potentiels sur les espèces fauniques;
- les effets potentiels sur l'esthétique visuelle;
- les effets sur les services communautaires;
- les effets cumulatifs sur les services communautaires et l'infrastructure; et
- les effets potentiels sur les entreprises locales.

Consultation règlementaire

L'approche d'Alderon en matière de consultation règlementaire et d'établir et de maintenir un dialogue ouvert avec les organismes règlementaires fédéraux et provinciaux durant l'élaboration de l'ÉIE. Les activités de consultation comprennent des mises à jour constantes de l'information et des réunions régulières, incluant la communication des préoccupations des parties prenantes et des Premières nations lorsqu'elles sont soulevées. De plus, Alderon a rencontré les organismes évaluateurs durant l'élaboration de l'ÉIE pour présenter des études de référence, la méthodologie des études et l'évaluation des effets pour chaque composante.

Consultation après la soumission de l'ÉIE

Après la soumission de l'ÉIE, Alderon poursuivra l'implication des Premières nations et les activités de consultation du public et des parties prenantes. En outre, l'ÉIE et le résumé en langage courant seront rendus publics pour l'évaluation et les commentaires du public.

Mesures d'évitement et d'atténuation

Dès le début de la planification du projet, Alderon a pris des mesures pour éviter ou atténuer les effets. Dans la mesure du possible, le terminal Kami a été planifié et conçu pour éviter les effets environnementaux nocifs par une configuration soignée des composants du terminal et en utilisant des technologies de contrôle économiquement et techniquement faisables. En particulier :

- le convoyeur du terminal Kami a été sélectionné pour minimiser le bruit et sera enfermé afin de minimiser la production de poussière;
- lorsque cela était économiquement et techniquement possible, le terminal Kami a été conçu pour éviter les nappes d'eau;
- la voie ferrée a été située à proximité de la boucle ferroviaire Consolidated Thompson à venir afin de minimiser l'empreinte combinée des deux infrastructures;
- le bassin de retenue a été situé à l'intérieur de la boucle ferroviaire proposée; une zone hautement perturbée. le traitement de l'eau assurera que les effluents respectent les normes environnementales;
- la conception de la voie ferrée respectera les normes prescrites pour la construction de voies ferrées de l'American Railway Engineering and Maintenance-of-Way Association (AREMA) et les normes du chemin de fer Québec North Shore & Labrador (QNS&L). Les techniques normalisées de construction sur sol de fondation seront appliquées.

Lorsque l'évitement est impossible, des mesures d'atténuation ont été intégrées à la conception du terminal Kami. Des exemples particuliers d'atténuation à la conception sont décrits ci-dessous :

- contrôles de l'érosion et de la sédimentation, tels que des blocages de fossé et des clôtures antiérosion pour protéger les ruisseaux;
- la suppression de poussière, telle que l'arrosage des routes et des limites sur les activités de perturbation du sol les jours particulièrement secs et venteux;
- des convoyeurs enfermés pour réduire les émissions de poussière libre;
- l'installation de silencieux adéquats;
- un programme complet d'entretien des véhicules et du matériel;
- le dynamitage sera effectué conformément à *Lignes directrices concernant l'utilisation d'explosifs à l'intérieur ou à proximité des eaux de pêche canadiennes* (Wright et Hopky 1998);
- le respect des directives de Pêches et Océans Canada concernant l'installation des ponceaux;
- les réservoirs de stockage de produits pétroliers et d'autres matières dangereuses seront dotés d'un système de confinement secondaire;

- les codes et normes de conception applicables seront observés dans la conception et la construction des composants du terminal Kami;
- des plans d'intervention d'urgence (PIU) (plans de contingence) seront élaborés pour le terminal Kami et la formation sera donnée afin de garantir que les employés et entrepreneurs du terminal Kami soient familiers avec les mesures d'intervention;
- l'orientation de nouveaux employés inclura les politiques environnementales et la familiarisation avec les mesures de protection décrites dans le Plan de protection environnementale (PPE); et
- les employés et entrepreneurs du terminal Kami recevront une formation et un recyclage périodiques pour garantir qu'ils soient familiers avec les problèmes environnementaux potentiels associés au terminal Kami.

En outre, les mesures et pratiques d'atténuation normalisées dont l'efficacité est prouvée à des projets similaires seront mises en œuvre au terminal Kami. L'orientation de nouveaux employés inclura les politiques environnementales et la familiarisation avec les mesures de protection décrites dans le PPE du terminal Kami.

Planification de la gestion

Une gamme de plans de gestion environnementale (PGE) sera développée pour le terminal Kami en consultation avec les groupes autochtones, les organismes règlementaires et les parties prenantes incluant :

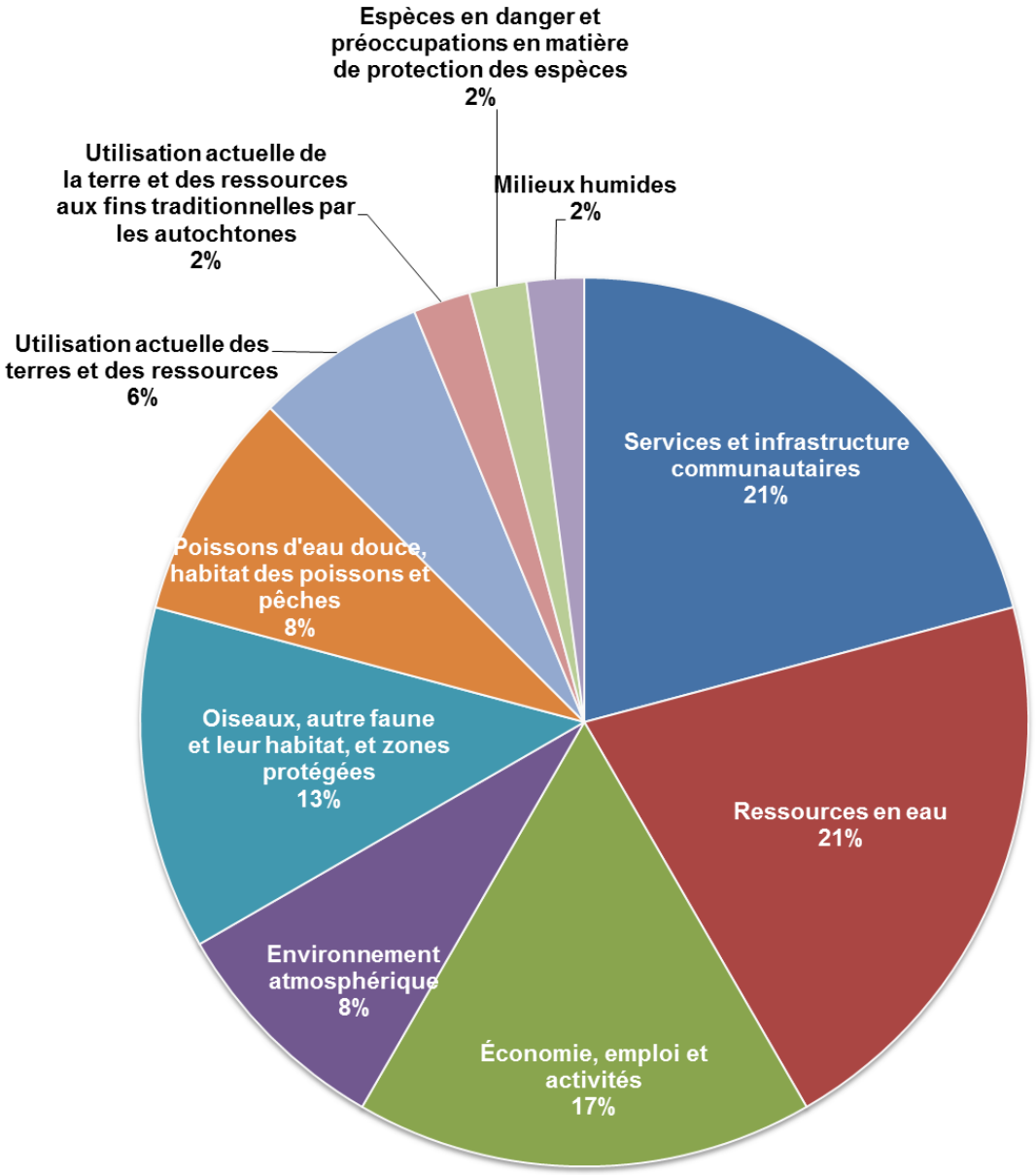
- un plan de nettoyage et de transfert;
- un plan de prévention et d'intervention d'urgence en cas de déversement (plan de contingence);
- un plan de gestion des déchets (PGD); et
- un PPE.

En plus des PGE, un programme de santé et sécurité sera développé, des évaluations du risque et de reconnaissance des dangers seront entreprises et nous tenterons de conclure des accords d'aide mutuelle avec la Ville de Sept-Îles.

Aperçu de l'évaluation environnementale

L'ÉIE se concentre sur les questions soulevées lors de la consultation règlementaire, l'implication des Premières nations et la consultation des parties prenantes publiques. La répartition des questions soulevées lors des activités d'implication des Premières nations et de consultation publique est montrée à la Figure E-3. Conformément aux pratiques normales et aux lignes directrices de l'ÉIE, les effets environnementaux du terminal Kami ont été évalués pour les composantes environnementales valorisées (CEV) qui sont des composantes ou des attributs de l'environnement qui sont importants pour des raisons écologiques, juridiques, scientifiques, culturelles, économiques ou esthétiques.

Figure E-3 Répartition des questions soulevées lors des activités d'implication des Premières nations et de consultation publique



Les CEV biophysiques sont :

- environnement atmosphérique;
- topographie, sols, neige et glace;
- ressources en eau;
- milieux humides;
- poissons d'eau douce, habitat du poisson et pêches;
- oiseaux, autre animaux et leur habitat et zones protégées; et
- espèces en péril et espèces préoccupantes.

Les CEV socio-économiques sont :

- ressources historiques et culturelles;
- utilisation actuelle du territoire et des ressources à des fins traditionnelles par les autochtones;
- utilisation actuelle du territoire et des ressources par d'autres usagers;
- services communautaires et infrastructure;
- santé et santé de la communauté; et
- économie, emplois et affaires.

Les interactions entre le terminal Kami et les CEV identifiées ci-dessus ont été analysées afin d'établir les mesures d'atténuation et la gestion des effets, et d'établir l'importance des effets environnementaux négatifs résiduels. Une évaluation complète des effets, des effets cumulatifs et des effets résultant d'accidents ou de défectuosités du terminal Kami est présentée aux chapitres 14 à 26 de cette ÉIE (résumé donné au chapitre 13).

Il est peu probable que le terminal Kami produise des effets résiduels négatifs importants d'une manière isolée ou cumulativement avec d'autres projets et activités. Sur les plans de l'économie, de l'emploi et des affaires, les effets résiduels du terminal Kami seront positifs. Des accidents ou des défectuosités, s'ils se produisent, peuvent produire des effets négatifs importants pour certaines CEV. Il est cependant peu probable qu'ils se produisent étant donné le niveau de planification réalisé (p. ex., plan de prévention et d'intervention en cas de feu de forêt, inspection et entretien de la voie ferrée) et les normes qui ont été prescrites.

Les facteurs environnementaux qui peuvent potentiellement affecter la conception, la construction et l'exploitation du terminal Kami comprennent les conditions et les dangers naturels locaux, tels que des conditions météorologiques extrêmes et des événements externes (p. ex., inondations, ondes de tempête, embâcles, glissements rocheux, glissements de terrain, des courants de débordement ou des événements sismiques). La planification et la conception du terminal Kami tient compte des critères climatiques, hydrologiques et de géorisques extrêmes et continuera à le faire. Les élévations au-dessus du niveau de la mer de l'équipement et des structures préviendront les dommages possibles causées par les changements de

niveau causés par les ondes de tempête. De plus, l'emplacement de l'équipement et la protection fournie par les îles à l'entrée du port réduiront le risque de dommages causé par les écoulements glaciaires chassés vers le rivage par le vent. Dans l'éventualité d'activité sismique importante, il est possible que des matières possiblement détachées ou des arbres sur la colline au sud du parc de stockage du concentré d'Alderon puissent tomber de la colline dans le parc et nécessite le nettoyage et l'enlèvement par la suite.

Avantages de l'ÉE pour les Canadiens

Alderon utilise une ÉE, en tant qu'outil de planification, afin d'intégrer dans la planification et la conception du projet les questions et les préoccupations soulevées par les groupes autochtones et les parties prenantes. Le processus d'ÉE du projet bénéficie aux Canadiens des manières suivantes :

- avantages environnementaux accrus;
- intégration de principes de développement durable;
- participation du public;
- application d'innovations technologiques, au besoin;
- connaissances scientifiques accrues; et
- avantages pour la société et la communauté.

La conception et la planification soigneuses du terminal Kami se sont traduites par la minimisation des effets environnementaux négatifs et la maximisation des effets environnementaux positifs. Par exemple :

- Les systèmes de convoyeurs du terminal Kami sont enfermés afin de minimiser le bruit et la production de poussière;
- la boucle ferroviaire est située à côté de la future boucle ferroviaire de Cliffs Québec Iron Mining Limited (anciennement Consolidated Thompson) afin de limiter l'empreinte combinée des deux structures; et
- la longueur de la boucle a été minimisée et celle-ci est presque entièrement située sur des terrains portuaires artificialisés.

Suivi et contrôle

Un programme de suivi et de contrôle sera conçu et mis en œuvre, le cas échéant, durant toutes les phases du terminal Kami. Le but du programme de suivi est de vérifier l'exactitude des prédictions faites lors de l'évaluation environnementale, ainsi que l'efficacité des mesures d'atténuation. Le contrôle de la conformité et des inspections sera également effectué. Le PPE du terminal Kami servira également de norme de référence pour le contrôle de la conformité.

Les émissions et le bruit du dynamitage seront contrôlés. La qualité de l'eau déchargée du bassin de retenue des eaux de ruissellement sera contrôlée afin d'assurer la conformité à la *Directive 019* du *ministère du Développement durable, de l'Environnement, et des Parcs*

(MDDEP) *pour l'industrie minière*, *Recommandations canadiennes pour la qualité de l'eau visant la protection de la vie aquatique* du Conseil canadien des ministres de l'Environnement (CCME) et les *Critères de qualité de l'eau de surface pour la protection de la vie aquatique* du Québec pour la protection de la vie aquatique.

Le terminal Kami garantira la conformité sur place avec le PPE.

Les phases ultérieures de construction et d'exploitation du terminal Kami seront assujetties à un PPE afin de diriger les actions dans l'éventualité de la découverte fortuite de ressources archéologiques.

Tout programme de suivi et de contrôle qui a été identifié et proposé pour d'autres CEV (particulièrement dans l'environnement biophysique) sera indirectement applicable à l'utilisation des terres et des ressources. Des mesures particulières pour gérer les composantes socio-économiques comprennent le contrôle des indicateurs de logement locaux (taux de vacance, prix des loyers, prix de vente), la promotion d'occasions pour les entreprises et travailleurs locaux et autochtones, ainsi que la sous-traitance régionale de matériaux et de services.

Harmonisation avec les directives

Les lignes directrices de l'ÉIE exigent que le résumé comprenne un tableau d'harmonisation décrivant à quel endroit chaque exigence en matière d'information dans les directives de l'ÉIE est abordée dans l'ÉIE. Le Tableau E.1 énumère les exigences en matière d'information des directives sur l'ÉIE et nomme les articles de l'ÉIE où l'information requise est présentée.

Tableau E.1 Tableau détaillé de l'harmonisation conforme aux directives sur l'ÉIE

Exigences en matière d'information selon les directives sur l'ÉIE	Article de l'ÉIE
1.0 INTRODUCTION	
1.1 Objet des directives sur l'ÉIE	Information; notée par le promoteur
1.2 Principes directeurs	4.3
1.2.1 Évaluation environnementale en tant qu'outil de planification	4.3.1
1.2.2 Connaissance de la communauté et connaissances autochtones traditionnelles	4.3.2
1.2.3 Développement durable	4.3.3
1.2.4 Approche préventive	4.3.4
2.0 PROCESSUS D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE	
2.1 Personnes-ressources pour l'évaluation environnementale	1.1
2.2 Exigences en matière d'évaluation environnementale	1.3
2.2.1 Loi canadienne sur l'évaluation environnementale	1.3
2.2.2 Newfoundland and Labrador Environmental Protection Act	Volume 1
2.2.3 Québec	1.3
2.2.4 Préparation déléguée de l'ÉIE	Information; notée par le promoteur

Exigences en matière d'information selon les directives sur l'ÉIE	Article de l'ÉIE
2.3 Coopération fédérale-provinciale	Information; notée par le promoteur
2.4 Consultation publique	1.5 et chapitre 10
3.0 PORTÉE DU PROJET, FACTEUR À CONSIDÉRER ET PORTÉE DES FACTEURS	
3.1 Portée du projet	1.2
3.1.1 Labrador	1.2
3.1.2 Québec	1.2
3.2 Facteurs à considérer	4.1
3.3 Portée des facteurs à considérer	4.2
4.0 RÉDACTION DE L'ÉIE	
1re PARTIE : CONTENU DE L'ÉIE	
4.1 Sommaire Exécutif	Sommaire Exécutif
4.2 Résumé en langage courant	Résumé en langage courant
4.3 Introduction du projet	1.0
4.3.1 Le promoteur	1.1
4.3.2 Aperçu du projet	1.2
4.3.3 Cadre règlementaire et rôle du gouvernement	1.3
4.3.4 Participants non gouvernementaux à l'évaluation environnementale	1.5
4.3.5 Accords sur les revendications territoriales et accords intérimaires	1.6
4.3.6 Autres agréments	1.7
4.4 Description du projet	2.0
4.4.1 But du projet et son besoin	2.2
4.4.2 Substituts au projet	2.3
4.4.3 Emplacement du projet	2.4
4.4.4 Description du projet	2.0
4.4.4.1 Installations et composants	2.5
4.4.4.2 Activités	2.6
4.4.4.3 Exigences en matière de main-d'œuvre	2.7
4.4.5 Autres moyens de réalisation du projet	2.8
4.5 Description de l'environnement existant	3.0
4.6 Évaluation des effets	4.0
4.6.1 Accidents et défectuosités	4.5
4.6.2 Capacité des ressources renouvelables	4.6 et 13.0
4.7 Mesures d'évitement et d'atténuation	5.0
4.8 Évaluation des effets cumulatifs	6.0
4.9 Effets de l'environnement sur le projet	7.0
4.10 Gestion environnementale	8.0
4.10.1 Planification	8.1 et 8.2

Exigences en matière d'information selon les directives sur l'ÉIE	Article de l'ÉIE
4.10.2 Programme de suivi	8.3
4.11 Signification des effets environnementaux négatifs résiduels	9.0
4.12 Consultation	10.0
4.12.1 Consultation des Premières nations	10.2
4.12.2 Consultation publique	10.4
4.13 Avantages économiques et sociaux du projet	11.0
4.14 Avantages de l'ÉE pour les Canadiens	12.0
4.15 Résumé de l'évaluation et conclusions	13.0
2e PARTIE : DIRECTIVES DÉTAILLÉES POUR CERTAINES COMPOSANTES ENVIRONNEMENTALES	
4.16 Environnement atmosphérique	14.0
4.16.1 Définition des CEV et justification de la sélection	14.1
4.16.2 Interactions potentielles entre le projet et les CEV	14.4
4.16.3 Environnement existant	14.5
4.16.4 Évaluation et atténuation des effets	14.6 à 14.10
4.17 topographie, sols, neige et glace	15.0
4.17.1 Définition des CEV et justification de la sélection	15.1
4.17.2 Interactions potentielles entre le projet et les CEV	Volume 1
4.17.3 Environnement existant	15.1
4.17.3.1 Drainage rocheux acide et lixiviation des métaux	Volume 1
4.17.4 Évaluation et atténuation des effets	16.6 à 16.10
4.17.4.1 Drainage rocheux acide et lixiviation des métaux	16.6 à 16.10
4.18 Ressources en eau	16.0
4.18.1 Définition des CEV et justification de la sélection	16.1
4.18.2 Interactions potentielles entre le projet et les CEV	16.4
4.18.3 Environnement existant	16.5
4.18.3.1 Eau souterraine	16.5
4.18.3.2 Eau de surface	16.5
4.18.4 Évaluation et atténuation des effets	16.6 à 16.10
4.18.4.1 Eau souterraine	Volume 1
4.18.4.2 Eau de surface	16.6 à 16.10
4.19 Milieux humides	17.0
4.19.1 Définition des CEV et justification de la sélection	17.1
4.19.2 Interactions potentielles entre le projet et les CEV	Volume 1
4.19.3 Environnement existant	Volume 1
4.19.4 Évaluation et atténuation des effets	Volume 1
4.20 Poissons d'eau douce, habitat du poisson et pêches;	18.0
4.20.1 Définition des CEV et justification de la sélection	18.1
4.20.2 Interactions potentielles entre le projet et les CEV	Volume 1

Exigences en matière d'information selon les directives sur l'ÉIE	Article de l'ÉIE
4.20.3 Environnement existant	Volume 1
4.20.4 Évaluation et atténuation des effets	Volume 1
4.21 Oiseaux, autres animaux et leur habitat et les zones protégées	19.0
4.21.1 Définition des CEV et justification de la sélection	19.1
4.21.2 Interactions potentielles entre le projet et les CEV	19.4
4.21.3 Environnement existant	19.5
4.21.3.1 Oiseaux migrateurs	19.5.2
4.21.3.2 Autre faune	19.5.3
4.21.3.3 Zones protégées	19.5.4
4.21.4 Évaluation et atténuation des effets	19.6 à 19.10
4.22 Espèces en péril et espèces préoccupantes	20.0
4.22.1 Définition des CEV et justification de la sélection	20.1
4.22.2 Interactions potentielles entre le projet et les CEV	20.4
4.22.3 Environnement existant	20.5
4.22.4 Évaluation et atténuation des effets	20.6 à 20.10
4.23 Ressources historiques et culturelles	21.0
4.23.1 Définition des CEV et justification de la sélection	21.1
4.23.2 Interactions potentielles entre le projet et les CEV	21.4
4.23.3 Environnement existant	21.5
4.23.4 Évaluation et atténuation des effets	21.6
4.24 Utilisation actuelle du territoire et des ressources à des fins traditionnelles par les autochtones	22.0
4.24.1 Définition des CEV et justification de la sélection	22.1
4.24.2 Interactions potentielles entre le projet et les CEV	22.4
4.24.3 Environnement existant	22.5
4.24.4 Évaluation et atténuation des effets	22.6 à 22.10
4.25 Utilisation actuelle du territoire et des ressources par d'autres usagers	23.0
4.25.1 Définition des CEV et justification de la sélection	23.1
4.25.2 Interactions potentielles entre le projet et les CEV	23.4
4.25.3 Environnement existant	23.5
4.25.4 Évaluation et atténuation des effets	23.6 à 23.10
4.26 Services communautaires et infrastructure	24.0
4.26.1 Définition des CEV et justification de la sélection	24.1
4.26.2 Interactions potentielles entre le projet et les CEV	24.4
4.26.3 Environnement existant	24.5
4.26.4 Évaluation et atténuation des effets	24.6 à 24.10
4.27 Santé et santé de la communauté	25.0
4.27.1 Définition des CEV et justification de la sélection	Volume 1
4.27.2 Interactions potentielles entre le projet et les CEV	Volume 1

Exigences en matière d'information selon les directives sur l'ÉIE	Article de l'ÉIE
4.27.3 Environnement existant	Volume 1
4.27.4 Évaluation et atténuation des effets	Volume 1
4.28 Économie, emplois et affaires	26.0
4.28.1 Définition des CEV et justification de la sélection	26.1
4.28.2 Interactions potentielles entre le projet et les CEV	26.4
4.28.3 Environnement existant	26.5
4.28.4 Évaluation et atténuation des effets	26.6 à 26.10
4.29 Engagements pris dans l'ÉIE	27.0
4.30 Études de référence	Annexes E à H

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE EXÉCUTIF E-1

1.0 INTRODUCTION 1-1
1.1 Promoteur 1-1
1.1.1 Politiques 1-3
1.1.2 Gestion environnementale 1-8
1.1.3 Équipe de l'énoncé des incidences environnementales 1-8
1.2 Aperçu du projet 1-8
1.2.1 Emplacement du projet et utilisation et infrastructures sur les terres avoisinantes 1-10
1.3 Cadre règlementaire et rôle du gouvernement 1-10
1.3.1 Cadre règlementaire de l'évaluation environnementale 1-11
1.4 But de l'énoncé des incidences environnementales 1-13
1.4.1 Autres approbations et autorisations 1-13
1.4.2 Programmes environnementaux, gestion des ressources, planification ou programmes d'études gouvernementaux 1-14
1.4.3 Politiques et directives des groupes autochtones 1-14
1.4.4 Régime foncier 1-14
1.4.5 Objectifs, normes et directives 1-15
1.5 Participants non gouvernementaux à l'évaluation environnementale 1-16
1.6 Accords sur les revendications territoriales et accords intérimaires 1-17
1.7 Autres enregistrements 1-23

2.0 DESCRIPTION DU PROJET 2-1
2.1 Enjeux 2-1
2.2 But du projet et son besoin 2-3
2.3 Substituts au projet 2-6
2.4 Localisation du projet 2-7
2.5 Installations et composants 2-8
2.5.1 Installation de déchargement, d'empilage, de stockage et de reprise du concentré 2-11
2.5.2 Boucle ferroviaire 2-14
2.5.3 Gestion de l'eau et de la poussière 2-15
2.6 Activités et calendrier du projet 2-16
2.6.1 Construction 2-16
2.6.2 Exploitation et entretien 2-22
2.6.3 Fermeture et mise hors service 2-27
2.6.4 Modifications possibles du projet 2-27
2.7 Exigences en matière de main-d'œuvre 2-28

2.7.1 Main-d'œuvre de construction 2-28
2.7.2 Main-d'œuvre d'exploitation 2-33
2.8 Autres moyens de réalisation du projet 2-34
2.8.1 Installation de déchargement, d'empilage, de stockage et de reprise du concentré 2-35
2.8.2 Boucle ferroviaire 2-36

3.0 DESCRIPTION DE L'ENVIRONNEMENT EXISTANT 3-1

4.0 MÉTHODES D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE 4-1
4.1 Facteurs à considérer 4-1
4.2 Portée des facteurs à considérer 4-3
4.2.1 Identification des composantes valorisées de l'écosystème 4-3
4.3 Principes directeurs 4-4
4.3.1 Évaluation environnementale en tant qu'outil de planification 4-4
4.3.2 Connaissances de la communauté et connaissances autochtones traditionnelles 4-4
4.3.3 Développement durable 4-5
4.3.4 Approche préventive 4-5
4.4 Méthodes d'évaluation des effets environnementaux 4-6
4.4.1 Définition de composante environnementale valorisée et justification de sa sélection 4-7
4.4.2 Limites de l'évaluation environnementale 4-7
4.4.3 Établissement de normes ou de seuils pour déterminer l'importance des effets environnementaux 4-9
4.4.4 Interactions potentielles des composantes environnementales valorisées du projet 4-9
4.4.5 Environnement actuel 4-11
4.4.6 Évaluation des effets environnementaux liés au projet 4-12
4.4.7 Détermination de l'importance des effets environnementaux négatifs résiduels 4-15
4.4.8 Suivi et contrôle 4-15
4.5 Accidents et défectuosités 4-15
4.5.1 Description des accidents et défaillances potentielles 4-15
4.5.2 Approche de l'évaluation des effets résultants d'accidents ou de défaillances 4-19
4.6 Capacité des ressources renouvelables 4-19

5.0 MESURES D'ÉVITEMENT ET D'ATTÉNUATION 5-1
5.1 Évitement et atténuation à la conception 5-2
5.2 Atténuation propre aux CEV 5-3
5.3 Aperçu du plan de protection de l'environnement 5-5

6.0 ÉVALUATION DES EFFETS CUMULATIFS 6-1
6.1 Enjeux 6-1
6.2 Approche 6-2
6.2.1 Méthodes 6-2
6.3 Autres projets et activités 6-5
6.4 Résultats de l'évaluation des effets cumulatifs 8
6.5 Gestion des effets cumulatifs 8

7.0 EFFETS DE L'ENVIRONNEMENT SUR LE PROJET 7-1
7.1 Zone de l'étude 7-1
7.2 Facteurs environnementaux considérés 7-1
7.3 Conditions environnementales actuelles et anticipées 7-4
7.3.1 Climat 7-4
7.3.2 Changement climatique à long terme 7-8
7.3.3 Sismicité 7-8
7.4 Atténuation 7-10
7.4.1 Installations de déchargement, d'empilage, de stockage et de reprise du concentré 7-11
7.4.2 Boucle ferroviaire 7-11
7.4.3 Bâtiments, systèmes de convoyeurs et installations associées 7-12
7.4.4 Définition des effets importants 7-14
7.5 Résumé des effets résiduels 7-14

8.0 GESTION ENVIRONNEMENTALE 8-1
8.1 Planification 8-1
8.1.1 Gestion des émissions, des rejets et des déchets 8-2
8.1.2 Gestion de l'eau 8-3
8.1.3 Eau d'égouttage du site 8-3
8.1.4 Gestion de l'enrochement et gestion du concentré de minerai 8-3
8.1.5 Déchets solides 8-4
8.1.6 Déchets dangereux 8-4
8.1.7 Égouts 8-4
8.1.8 Matières dangereuses 8-4
8.1.9 Poussière et qualité de l'air 8-4
8.1.10 Bruit 8-5
8.1.11 Plan de nettoyage et de transfert 8-5
8.2 Plans de gestion environnementale 8-6
8.3 Programme de suivi et de surveillance 8-7

9.0 SIGNIFICATION DES EFFETS ENVIRONNEMENTAUX NÉGATIFS RÉSIDUELS 9-1

10.0 CONSULTATION 10-1
10.1 Introduction 10-1
10.1.1 Objectifs 10-1
10.1.2 Approche 10-1
10.1.3 Identification des préoccupations 10-2
10.2 Consultation des autochtones 10-3
10.2.1 Identifications et réponses des préoccupations autochtones 10-4
10.2.2 Communautés et organisations autochtones 10-4
10.2.3 Activités d'implication des Premières nations 10-8
10.3 Implication des Premières nations et cadrage des préoccupations 10-10
10.3.1 La Nation Innu 10-10
10.3.2 NunatuKavut Community Council 10-17
10.3.3 Bande Innu Uashat mak Mani-Utenam 10-23
10.3.4 Innu de Matimekush – Lac John 10-30
10.3.5 Nation Naskapi de Kawawachikamach 10-35
10.4 Consultation publique 10-40
10.4.1 Parties prenantes publiques 10-40
10.4.2 Identification des préoccupations lors de la consultation publique et réponses 10-43
10.4.3 Activités de consultation publique 10-44
10.5 Consultation publique et cadrage des préoccupations 10-46
10.5.1 Ville de Sept-Îles 10-46
10.5.2 Town of Labrador City 10-51
10.5.3 Town of Wabush 10-55
10.5.4 Ville de Fermont 10-60
10.5.5 Organismes non gouvernementaux et groupes d'intérêt 10-66
10.5.6 Activités de participation publique de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale et du Newfoundland and Labrador Department of Environment and Conservation 10-69
10.6 Consultation règlementaire 10-76
10.7 Approche en matière de consultation et d'implication après la soumission de l'étude d'impact sur l'environnement et après l'approbation de l'évaluation environnementale 10-77
10.8 Tableaux des commentaires et des réponses 10-83

11.0 AVANTAGES ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX DU PROJET KAMI 11-1
11.1 Introduction 11-1
11.2 Contexte économique 11-1
11.3 Avantages économiques du terminal Kami 11-4

11.4 Avantages sociaux du terminal Kami 11-5

12.0 AVANTAGES DE L'ÉE POUR LES CANADIENS 12-1
12.1 Maximisation des avantages environnementaux 12-1
12.2 Soutien du développement durable 12-1
12.3 Participation du public 12-2
12.4 Innovations technologiques 12-2
12.5 Connaissances scientifiques accrues 12-2
12.6 Avantages pour la société et la communauté 12-3

13.0 RÉSUMÉ DE L'ÉVALUATION ET DES CONCLUSIONS 13-1
13.1 Environnement atmosphérique 13-3
13.2 Topographie, sols, neige et glace 13-16
13.3 Ressources en eau 13-16
13.4 Milieux humides 13-27
13.5 Poissons d'eau douce, habitat du poisson et pêches 13-27
13.6 Oiseaux, autres animaux et leur habitat et les zones protégées 13-28
13.7 Espèces en péril et espèces préoccupantes 13-38
13.8 Ressources historiques et culturelles 13-47
13.9 Utilisation actuelle du territoire et des ressources à des fins traditionnelles par les Autochtones 13-54
13.10 Utilisation actuelle du territoire et des ressources par d'autres usagers 13-62
13.11 Services communautaires et infrastructure 13-69
13.12 Santé et santé communautaire 13-74
13.13 Économie, emplois et affaires. 13-74
13.14 Conclusion 13-81

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1.1 Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées de la LCÉE et pertinence quant au projet 1-12
Tableau 1.2 Comité d'évaluation environnementale 1-13
Tableau 1.3 Permis, approbations et autorisations pouvant être nécessaires – Québec 1-14
Tableau 1.4 Normes, politiques et directives 1-15
Tableau 1.5 Participants non gouvernementaux à l'évaluation environnementale 1-16
Tableau 2.1 Préoccupations soulevées par les parties prenantes 2-1
Tableau 2.2 Résumé des estimations d'emplois dans la construction 2-29
Tableau 2.3 Résumé des estimations d'emplois dans la construction selon le corps de métier 2-30
Tableau 2.4 Résumé des estimations d'emplois pour l'exploitation 2-34
Tableau 4.1 Effets environnementaux potentiels du terminal Kami pour (composante environnementale valorisée) : [Exemple] 4-10
Tableau 4.2 Résumé des effets environnementaux résiduels du terminal Kami : [Exemple] 4-13
Tableau 4.3 Résumé des effets environnementaux résiduels pour des composantes environnementales valorisées – accidents et défaillances : [Exemple] 4-20
Tableau 6.1 Résumé des effets cumulatifs potentiels : [Exemple] 6-4
Tableau 7.1 Normes climatiques à l'aéroport de Sept-Îles, 1971-2000 7-5
Tableau 8.1 Plans de gestion environnementale 8-6
Tableau 8.2 Résumé des programmes de suivi et de surveillance 8-8
Tableau 10.1 Population et données démographiques choisies d'Uashat mak Mani-Utenam 10-5
Tableau 10.2 Population et données démographiques choisies de la Nation Innu de Matimekush – Lac John 10-7
Tableau 10.3 Résumé des activités d'implication auprès de la Nation Innu 10-14
Tableau 10.4 Résumé des activités d'implication auprès du NunatuKavut Community Council 10-20
Tableau 10.5 Résumé des activités d'implication auprès de la bande Innu Uashat mak Mani-Utenam 10-26
Tableau 10.6 Résumé des activités d'implication auprès de la Nation Innu de Matimekush-Lac John 10-32
Tableau 10.7 Résumé des activités d'implication auprès de la Nation Naskapi de Kawawachikamach 10-38
Tableau 10.8 Parties prenantes identifiées pour le programme de consultation de l'Étude d'impact sur l'environnement 10-42
Tableau 10.9 Résumé des activités de consultation auprès de la Ville de Sept-Îles 10-47
Tableau 10.10 Résumé des activités de consultation auprès de la ville de Labrador City 10-52
Tableau 10.11 Résumé des activités de consultation auprès de la ville de Wabush 10-56

Tableau 10.12 Résumé des activités de consultation auprès de la ville de Fermont 10-61
Tableau 10.13 Résumé des activités de consultation auprès des organisations non gouvernementales et des groupes d'intérêt 10-67
Tableau 10.14 Résumé des commentaires reçus sur l'ébauche des lignes directrices de l'Étude d'impact sur l'environnement 10-70
Tableau 10.15 Résumé des activités de consultation auprès d'organismes règlementaires 10-78
Tableau 10.16 Préoccupations soulevées par les parties prenantes concernant l'environnement atmosphérique.....10.83
Tableau 10.17 Préoccupations soulevées par les parties prenantes concernant les milieux humides 10.84
Tableau 10.18 Préoccupations soulevées par les parties prenantes concernant le poisson d'eau douce, l'habitat du poisson et la pêche 10.84
Tableau 10.19 Préoccupations soulevées par les groupes autochtones et les parties prenantes concernant les oiseaux, autre faune et leurs habitats et les zones protégées.....10.85
Tableau 10.20 Préoccupations soulevées par les groupes autochtones et les parties prenantes concernant les espèces en péril et préoccupantes 10.85
Tableau 10.21 Préoccupations soulevées par les parties prenantes concernant l'utilisation du territoire et des ressources à des fins traditionnelles par les autochtones 10.86
Tableau 10.22 Préoccupations soulevées par les groupes autochtones et les parties prenantes concernant les autres utilisations actuelles du territoire et des ressources.....10.86
Tableau 10.23 Préoccupations soulevées par les parties prenantes concernant les services et infrastructures communautaires.....10.86
Tableau 10.24 Préoccupations soulevées par les parties prenantes concernant l'économie, l'emploi et les affaires 10.89
Tableau 13.1 Résumé des conclusions de l'Évaluation d'impact sur l'environnement – environnement atmosphérique 13-14
Tableau 13.2 Résumé des conclusions de l'Évaluation d'impact sur l'environnement – ressources en eau..... 13-26
Tableau 13.3 Résumé des conclusions de l'étude d'impact sur l'environnement – oiseaux, autres animaux et leur habitat et les zones protégées..... 13-37
Tableau 13.4 Résumé des conclusions de l'étude d'impact sur l'environnement – espèces en péril et espèces préoccupantes..... 13-46
Tableau 13.5 Résumé des conclusions de l'Évaluation d'impact sur l'environnement – ressources historiques et culturelles..... 13-53
Tableau 13.6 Résumé des conclusions de l'évaluation de l'impact sur l'environnement – utilisation du territoire et des ressources à des fins traditionnelles par les Autochtones..... 13-61
Tableau 13.7 Résumé des conclusions de l'évaluation de l'impact sur l'environnement – l'utilisation actuelle du territoire et des ressources par d'autres usagers13-68

Tableau 13.8 Résumé des conclusions de l'étude d'impact sur l'environnement – services communautaires et l'infrastructure 13-73
Tableau 13.9 Résumé des conclusions de l'étude d'impact sur l'environnement – Économie, emploi et affaires 13-80

LISTE DES FIGURES

Figure 1.1 Emplacement du projet 1-2
Figure 1.2 Le terminal Kami dans le terminal de la Pointe-Noire 1-9
Figure 1.3 Fréquence des questions soulevées lors des activités de consultation publique 1-18
Figure 1.4 Sélection préliminaire des terres Innu du Labrador – Tshash Petapen 1-20
Figure 1.5 Territoire revendiqué par le NunatuKavut Community Council 1-21
Figure 1.6 Région visée par traité et territoire revendiqué au Labrador par Nation Naskapi de Kawawachikamach 1-22
Figure 1.7 Territoire traditionnel de la bande Innu Uashat mak Mani-Utenam et de la Nation Innu de Matimekosh-Lac John 1-24
Figure 2.1 Fréquence des types de préoccupations liées à la description du projet 2-3
Figure 2.2 Prix historique du minerai de fer 2-4
Figure 2.3 Plan de l'emplacement du projet 2-9
Figure 2.4 Composants et aménagement du terminal Kami 2-10
Figure 2.5 Calendrier de haut niveau du projet (terminal Kami) 2-16
Figure 2.6 Substituts au terminal Kami qui ont été identifiés et évalués lors de la planification du projet 2-38
Figure 3-1 Municipalité de Sept-Îles 3-1
Figure 3-2 Zone industrielle de la Pointe-Noire 3-1
Figure 3-3 Types d'habitats 3-2
Figure 3-4 Territoire ancestral de la bande Innu Uashat mak Mani-Utenam et de la Nation Innu de Matimekosh-Lac John 3-2
Figure 4.1 Zone de développement du projet du terminal Kami 4-8
Figure 6.1 Fréquence des enjeux soulevés relativement aux effets cumulatifs 6-1
Figure 6.2 Emplacement des autres projets et activités 6-6
Figure 7.1 Zone de l'étude des effets environnementaux sur l'environnement du terminal Kami 7-2
Figure 7.2 Rose des vents et répartition de la fréquence des classes de vents, aéroport de Sept-Îles, 2005 à 2011 7-7
Figure 7.3 Rose des vents et répartition de la fréquence des classes de vents, Pointe-Noire, 2005 à 2011 7-7
Figure 7.4 Sismicité historique 7-9
Figure 7.5 Carte du danger sismique au Canada 7-10
Figure 10.1 Calendrier du programme de consultation et d'implication 10-2
Figure 10.2 Fréquence des préoccupations liées aux processus de consultation et d'ÉE 10-3
Figure 10.3 Sélection des terres Innu du Labrador – Tshash Petapen 10-13
Figure 10.4 Territoire revendiqué par le NunatuKavut Community Council 10-18
Figure 10.5 Territoire traditionnel de la bande Innu Uashat mak Mani-Utenam et de la Nation Innu de Matimekush-Lac John 10-24

Figure 10.6 Territoire revendiqué au Labrador par la Nation Naskapi de Kawawachikamach....10-36
Figure 10.7 Zone de relations communautaires pour la consultation publique....10-41
Figure 10.8 Fréquence des préoccupations soulevées lors des activités de consultation publique....10-45
Figure 10.9 Fréquence des préoccupations soulevées par les participants de Sept-Îles....10-49
Figure 10.10 Réponses de Labrador City à « L'information présentée était-elle utile pour expliquer la mine de fer Kami proposée? »....10-54
Figure 10.11 Réponses de Labrador City à la question « À quel point êtes-vous satisfait du développement de la mine de fer Kami tel que proposé? »....10-55
Figure 10.12 Réponses de Wabush à « L'information présentée était-elle utile pour expliquer la mine de fer Kami proposée? »....10-59
Figure 10.13 Réponses de Wabush à la question « À quel point êtes-vous satisfait du développement de la mine de fer Kami tel que proposé? »....10-60
Figure 10.14 Réponses de Fermont à « L'information présentée était-elle utile pour expliquer la mine de fer Kami proposée? »....10-64
Figure 10.15 Réponses de Fermont à la question « À quel point êtes-vous satisfait du développement de la mine de fer Kami tel que proposé? »....10-65
Figure 13-1 Répartition des questions soulevées lors des activités d'implication des Premières nations et de consultation publique....13-2
Figure 13-2 Fréquence des préoccupations soulevées concernant l'environnement atmosphérique....13-4
Figure 13-3 Zone d'étude locale pour l'environnement atmosphérique et zone d'étude régionale pour le bruit, la lumière et les vibrations....13-6
Figure 13-4 Zone d'étude régionale pour la qualité de l'air et les émissions de GES....13-7
Figure 13-5 Fréquence des préoccupations soulevées concernant les ressources en eau....13-17
Figure 13-6 Zone d'étude locale des ressources en eau....13-19
Figure 13-7 Zone d'étude régionale des ressources en eau....13-20
Figure 13-8 Fréquence des préoccupations soulevées concernant le poisson d'eau douce, l'habitat du poisson et les pêches....13-28
Figure 13-9 Fréquence des préoccupations soulevées concernant les oiseaux, autres animaux et leur habitat et les zones protégées....13-29
Figure 13-10 Oiseaux, autres animaux et leur habitat et les zones protégées....13-31
Figure 13-11 Zone d'étude régionale pour les oiseaux, autres animaux et leur habitat et les zones protégées....13-32
Figure 13-12 Zone d'étude locale des espèces en péril et des espèces préoccupantes 13-39
Figure 13-13 Zone d'étude régionale des espèces en péril et des espèces préoccupantes....13-40
Figure 13-14 Zone d'étude locale des ressources historiques et culturelles....13-49
Figure 13-15 Zone d'étude régionale des ressources historiques et culturelles....13-50

Figure 13-16 Zones d'étude locale et régionale d'utilisation actuelle du territoire et des ressources à des fins traditionnelles par les Autochtones.....13-56
Figure 13-17 Zones d'étude locale et régionale de l'utilisation actuelle du territoire et des ressources par d'autres usagers.....13-63
Figure 13-18 Fréquence des préoccupations soulevées concernant les services communautaires et l'infrastructure.....13-69
Figure 13-19 Zones d'étude locale et régionale des services communautaires et de l'infrastructure.....13-70
Figure 13-20 Fréquence des préoccupations soulevées concernant l'économie, l'emploi et les affaires.....13-75
Figure 13-21 Zones d'étude de l'économie, de l'emploi et des affaires.....13-76

1.0 INTRODUCTION

Alderon Iron Ore Corp. (Alderon) propose d'exploiter une mine de minerai de fer dans l'ouest du Labrador ainsi que des infrastructures connexes dans le port de Sept-Îles au Québec (le Projet). La propriété minière est située au sud des villes de Wabush et de Labrador City à Terre-Neuve et Labrador et à l'est de Fermont au Québec (Figure 1.1) La mine de minerai de fer de Kami ainsi que l'infrastructure ferroviaire sont entièrement situées au Labrador et supposent : la construction, l'exploitation, la remise en état et la fermeture d'un puits à ciel ouvert, de zones de rejet des stériles, d'infrastructure de traitement, d'installations de gestion des rejets miniers, d'infrastructures auxiliaires pour la mine et l'usine de traitement et d'une composante de transport par rail. La mine aura une capacité annuelle nominale de 16 millions de tonnes métriques de concentré de minerai de fer. Ce dernier sera transporté par le chemin de fer actuel jusqu'au terminal de la Pointe-Noire où des composants liés au stockage du concentré et à l'installation de transbordement Kami (le terminal Kami) seront situés sur des terrains relevant de l'Administration portuaire de Sept-Îles.

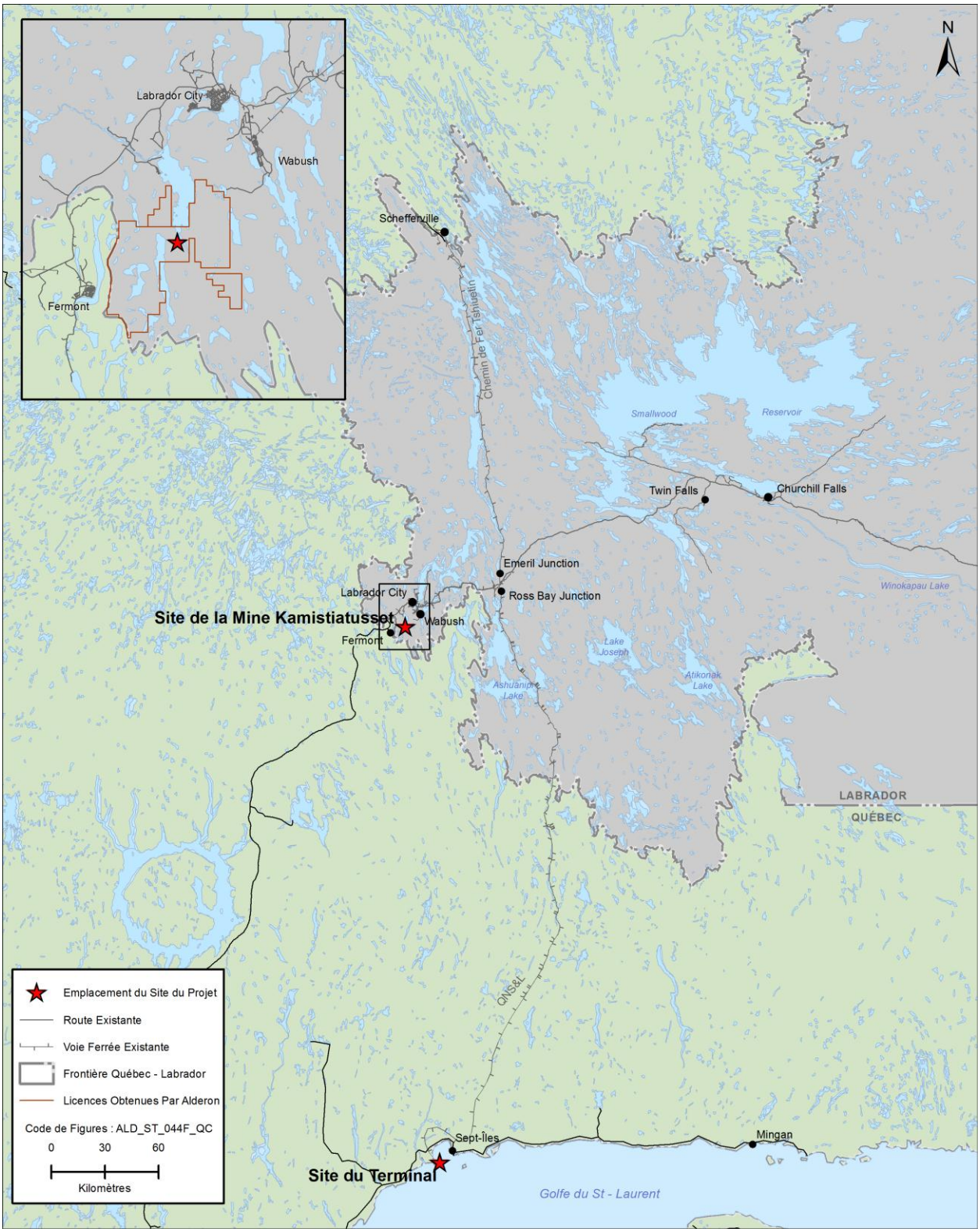
Le Volume 1 de l'énoncé des incidences environnementales (ÉIE) présente les composants situés dans la province de Terre-Neuve et Labrador : une mine à ciel ouvert, des zones d'élimination des déchets rocheux, des installations de gestion des rejets miniers, des infrastructures de traitement et auxiliaires et un chemin de fer avec une boucle. Le Volume 2 de l'ÉIE présente, dans un autre document, les composants situés dans la province de Québec. Chaque volume est divisé en deux parties : la 1re partie de chaque volume présente les conclusions globales de l'évaluation avec suffisamment de détails pour permettre au lecteur de comprendre les enjeux, les effets et les mesures d'atténuation proposées; la 2e partie de chaque volume présente les détails de l'évaluation sur la base de composantes valorisées de l'écosystème (CEV). Des études de référence à l'appui sont jointes en annexe.

1.1 Promoteur

Alderon développera, gèrera et exploitera le projet. Alderon est une société dont les actions ordinaires ont cours à la bourse de Toronto (ADV) et à la bourse NYSE MKT (AXX). Les bureaux d'Alderon sont situés à Montréal, Labrador City, St. John's, Vancouver et Toronto. Alderon est une société incorporée en vertu des lois de la Colombie-Britannique et elle a été inscrite au titre de société extraprovinciale dans la province de Terre-Neuve le 1er avril 2010. La seule propriété minière d'Alderon est le projet. Le président exécutif du conseil d'administration est M. Mark Morabito. Le président et chef de la direction est M. Tayfun Eldem. La personne-ressource pour l'évaluation environnementale (ÉE) est :

Coordonnées du promoteur :	Todd Burlingame Vice-président directeur de l'environnement et des affaires autochtones Alderon Iron Ore Corp.
Adresse :	10 Fort William Place 8th Floor, Baine Johnston Centre St. John's, NL A1C 5W2
Tél. :	709 576- 5607
Téléc. :	709 576- 7541
Courriel :	kami@alderonironore.com

Figure 1.1 Emplacement du projet



Le conseil d'administration d'Alderon détient la responsabilité globale de la gestion des affaires d'Alderon. En règle générale, le conseil d'administration délègue l'autorité de gérer les affaires d'Alderon à ses cadres de direction. Structure hiérarchique de la direction d'Alderon : (i) comptabilité et finances; (ii) exploration, ingénierie et exécution du projet; (iii) ressources humaines; (iv) environnement et affaires autochtones; (v) vice-présidents; (vi) directeurs généraux/directeurs principaux; (vii) directeurs; et (viii) autres employés et experts-conseils. Sous la gouverne du président et chef de la direction, Alderon divise actuellement son équipe de direction selon les secteurs suivants : (i) comptabilité et finance; (ii) ingénierie et exécution du projet; (iii) exploration du projet; (iv) environnement et affaires autochtones; (v) gouvernement et affaires communautaires; (vi) juridique; et (vii) développement corporatif et relations avec les investisseurs. Chaque secteur est dirigé par un cadre supérieur qui relève directement du président et chef de la direction.

Sur le plan de l'assurance et de la gestion de la responsabilité civile, Alderon souscrit une assurance adéquate à ce stade du développement. L'assurance souscrite par Alderon comprend l'assurance d'indemnisation pour les travailleurs, l'assurance automobile, l'assurance responsabilité civile commerciale générale et l'assurance responsabilité pour les dirigeants et administrateurs. Lorsque le projet passera aux stades de la construction et de l'exploitation et de l'entretien, Alderon souscrira une assurance supplémentaire au montant et à l'échelle conformes aux pratiques exemplaires de l'industrie.

1.1.1 Politiques

Alderon intégrera les éléments pertinents de ses politiques corporatives dans les documents de soumission pour des services et des fournitures. Les entrepreneurs et fournisseurs devront prouver qu'ils peuvent répondre aux exigences d'Alderon dans les documents de proposition et les entrepreneurs et fournisseurs sélectionnés devront prouver leur conformité par le biais de rapports périodiques.

Politique environnementale

> *Alderon est engagée à développer le projet d'une manière environnementalement durable conforme aux stipulations de sa politique environnementale.*
>
> *Alderon participe à l'exploration, à la découverte, au développement, à la production et à la distribution de minerai de fer et de produits connexes.*
>
> *Alderon croit qu'elle se doit d'encourager le développement durable en saisissant les occasions qui lui sont offertes de contribuer à l'économie et de prospérer dans son marché d'exploitation.*
>
> *Par conséquent, de par ses actions Alderon doit faire preuve d'une responsabilité en matière sociale, économique et environnementale, en harmonie avec les priorités changeantes de notre secteur d'activité. Nos actions doivent tenir compte d'un large éventail de valeurs partagées avec nos employés et notre secteur d'activité tout en soulignant nos efforts constants en matière de*

protection des employés, des communautés, de la clientèle et de l'environnement naturel.

Alderon est engagée à continuellement améliorer son rendement environnemental par le contrôle et la gestion adaptative. À cette fin, nous établirons, documenterons et établirons des systèmes de gestion environnementale qui seront intégrés à tous les volets de nos activités. Les entrepreneurs et fournisseurs devront prouver qu'ils observent notre politique et nos pratiques environnementales dans le cadre du processus de sélection et le reste des activités du projet. Alderon accorde une priorité élevée à la réduction de l'incidence de nos activités sur l'environnement. La remise en état des zones perturbées à la suite de l'exploration, du développement ou de l'exploitation est en cours. Alderon s'assurera de l'établissement d'un écosystème durable qui soutient la faune après la fermeture de la mine.

Alderon s'est aussi engagée à respecter les principes directeurs ci-dessous lors de la réalisation du projet :

- *fournir un milieu de travail sécuritaire et sain;*
- *réduire au minimum les passages de cours d'eau, ainsi que les répercussions sur les rivières et les lacs;*
- *réduire au minimum l'empiètement de toutes les infrastructures;*
- *réduire au minimum la consommation d'eau;*
- *procéder à une restauration progressive; et*
- *offrir des occasions de formation et d'emploi aux résidents du secteur.*

Une démonstration de l'engagement d'Alderon envers le développement durable est à participation au projet Restoration of Labrador Exploration Sites (ROLES) qui implique le nettoyage et la restauration de sites d'exploration minière abandonnés. Le projet ROLES, une collaboration entre les partenaires de l'industrie, le gouvernement et les communautés autochtones, a été lancé en 2012. Son principal objectif et de faire le nettoyage de 18 sites d'exploration abandonnés à priorité élevée au Labrador.

Déclaration en matière de santé et sécurité

Alderon Iron Ore Corporation est engagée à éviter la perte accidentelle de ses ressources, incluant ses propres employés ou ceux de ses entrepreneurs et des biens matériels.

En exécutant cet engagement pour protéger les gens et les biens, la direction procurera et maintiendra un milieu de travail sain et sécuritaire conformément aux normes de l'industrie et aux exigences en vertu de la loi, et s'efforcera d'éliminer tout danger prévisible qui pourrait causer des blessures corporelles ou des maladies, des accidents ou des dommages matériels.

Nous reconnaissons que la responsabilité en matière de santé et sécurité doit être partagée. Tous les employés auront leur part égale de responsabilité dans la réduction des accidents dans nos installations et dans nos lieux de travail. Des pratiques de travail sécuritaire et des procédures de travail seront clairement définies dans le Guide de santé et sécurité que tous les employés devront observer.

Les pertes accidentelles peuvent être contrôlées grâce à la bonne gestion et l'implication active des employés. La sécurité relève directement de tous les directeurs, superviseurs, employés et entrepreneurs.

Toutes les activités de gestion se conformeront aux exigences en matière de sécurité de la société qu'elles portent sur la planification, l'exploitation ou l'entretien des installations et de l'équipement. Tous les employés doivent accomplir leur travail conformément avec les procédures et pratiques de travail sécuritaire établies.

Politique sur les avantages

Alderon comprend l'importance de la contribution du projet au développement économique de la population de Terre-Neuve et Labrador et s'engage à fournir des avantages d'emploi, d'affaires et autres au Labrador et à la province en général.

Alderon est engagée à respecter les principes directeurs pour la prestation des avantages sur la durée de vie du projet :

- *la réalisation des engagements en matière d'avantages tout en maintenant le plus haut niveau de sécurité, de rendement environnemental et d'efficacité et d'intégrité opérationnelles;*
- *offrir la priorité d'emploi dans le cadre du projet aux résidents qualifiés du Labrador avec la seconde priorité aux résidents qualifiés d'autres parties de la province de Terre-Neuve et Labrador;*
- *offrir la priorité en matière d'approvisionnement de biens et services pour le projet à des entreprises sises au Labrador et la seconde priorité aux entreprises sises ailleurs dans la province de Terre-Neuve et Labrador, pourvu que lesdits biens et services répondent aux spécifications requises et puissent être achetés sur une base commerciale raisonnable et en temps opportun;*
- *faciliter la prestation d'emplois et d'affaires du projet à des femmes, à des peuples autochtones et à des groupes sous-représentés, et à aux entreprises dont ils sont propriétaires ou exploitants; et*
- *travailler de concert avec les gouvernements provinciaux et municipaux, l'industrie, les établissements de formation, les groupes communautaires*

et les autres parties prenantes pour la prestation efficace des avantages et du développement économique durable.

Alderon mettra en œuvre ces principes et s'assurera que tous les entrepreneurs participant au projet les observeront par le biais d'une large gamme de programmes décrits dans le plan des avantages et le plan de diversité du projet Kami. Alderon prendra également part aux autres mécanismes d'avantages requis par toute convention sur les avantages.

Politique des relations avec les Premières nations

Alderon reconnaît l'importance d'établir de solides relations, basées sur la confiance et le respect mutuel, avec les organismes des Premières nations qui détiennent des droits reconnus ou dont les activités et l'utilisation de ressources sur leur territoire traditionnel dans la région du projet Kami peuvent être affectées par celui-ci. Alderon est engagée à travailler de concert et de manière constructive avec les groupes autochtones à proximité du projet Kami afin de réaliser des résultats avantageux pour toutes les parties. Pour atteindre cet objectif, Alderon a adopté les principes suivants :

- *le respect des droits juridiques et constitutionnels des peuples autochtones;*
- *le respect de l'histoire unique, de la culture, des valeurs et des croyances des peuples autochtones et leur attachement historique à la terre;*
- *la reconnaissance du besoin d'établir une implication significative avec les groupes autochtones; et*
- *la reconnaissance de l'importance de la collaboration avec les groupes autochtones pour identifier et répondre aux questions et préoccupations.*

Pour mettre en œuvre ces principes, Alderon :

- *reconnaîtra les droits potentiels ou établis des Premières nations ou les droits issus de traités et se conformera aux exigences des traités, lois, règlements et politiques gouvernementales applicables;*
- *offrira aux groupes autochtones des occasions de communiquer les connaissances traditionnelles et de l'information sur l'utilisation traditionnelle du territoire et des ressources dans la zone du projet :*
  - *offrir des ressources pour aider à rassembler ces connaissances traditionnelles et sur l'utilisation du territoire et des ressources;*
  - *utiliser l'information sur l'utilisation du territoire et des ressources pour identifier et évaluer les effets du projet;*
  - *intégrer l'information pertinente au processus décisionnel du projet le cas échéant; et*

- *protéger les sites culturels et patrimoniaux.*

- *Développer un processus d'engagement efficace, respectueux et significatif :*
  - *amorcer des activités d'implication de bonne foi et culturellement appropriées à la première occasion possible;*
  - *fournir de l'information exacte et pertinente sur le projet en temps opportun;*
  - *fournir des occasions significatives d'identifier les questions et les préoccupations, de sérieusement considérer le point de vue des groupes autochtones et, lorsqu'approprié, de tenir compte de ces points de vue dans le cadre du processus décisionnel; et*
  - *tenter de résoudre ces contraintes sur les ressources en offrant du financement de capacité et d'autres appuis techniques, au besoin.*

- *travailler en collaboration avec les groupes autochtones pour identifier les effets du projet et développer et mettre en œuvre des mesures d'atténuation adéquates, y compris lorsqu'approprié, la négociation d'accords pour répondre aux effets négatifs et l'accès aux avantages.*

Politique sur les relations avec les communautés

Alderon est engagée à fonctionner dans un cadre de développement durable. Cela comprend une approche responsable au rendement social, économique et environnemental qui s'aligne sur les priorités changeantes des parties prenantes. Le but d'Alderon est de bâtir et de maintenir des relations à long terme durables et mutuellement avantageuses avec les parties prenantes du projet Kami proposé.

Alderon est engagée envers les principes directeurs ci-dessous pour l'implication des parties prenantes :

- *impliquer les parties prenantes par le biais d'une communication et d'une consultation significatives, transparentes et respectueuses;*
- *valoriser, reconnaître et considérer la diversité culturelle, les traditions uniques et les divers besoins et aspirations des populations, des communautés et d'autres parties prenantes locales;*
- *développer des relations avec les dirigeants des communautés locales et fournir des réponses en temps opportun à leurs communications;*
- *comprendre, reconnaître et réagir aux préoccupations des populations, communautés et autres parties prenantes locales;*
- *fournir de l'information et des mises à jour régulières aux parties prenantes; et*

- *agir de manière responsable en tout temps.*

1.1.2 Gestion environnementale

Les principaux éléments du système de gestion environnementale sont la planification, l'élaboration de plans de gestion environnementale, la préparation de plans de protection environnementale propres au site, la présence d'un contrôleur sur place et des rapports périodiques au gouvernement et aux parties prenantes. Chapitre 5 : Évitement et atténuation et Chapitre 8 : Gestion environnementale.

1.1.3 Équipe de l'énoncé des incidences environnementales

L'ÉIE et les études à l'appui ont été rédigées par Alderon, Stassinu Stantec and Stantec Consulting Ltd., AMEC et Golder. Les qualifications du personnel effectuant les relevés des oiseaux migrateurs et des espèces en péril ou préoccupantes sont présentées à l'Annexe A.

1.2 Aperçu du projet

Le terminal Kami (Figure 1.2) comprend des installations de déchargement, d'empilage, de stockage et de reprises du concentré entièrement situées dans les terrains de l'Administration portuaire de Sept-Îles, ainsi qu'une infrastructure ferroviaire connexe (appelée la boucle ferroviaire).

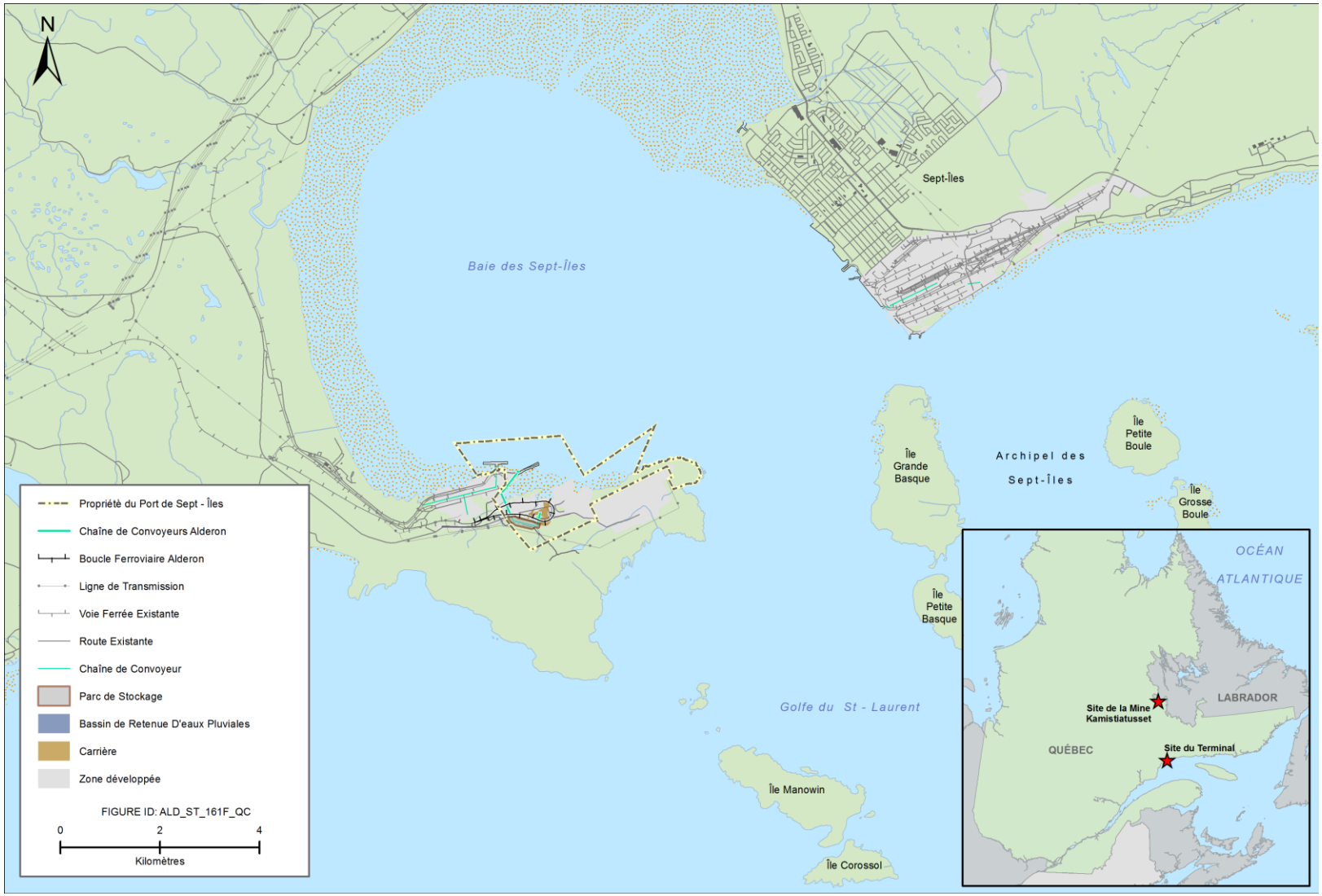
Le terminal Kami sera conçu et construit pour recevoir, stocker et ensuite transborder du concentré de minerai de fer pour l'expédition éventuelle aux marchés. Le parc de stockage sera conçu pour accepter jusqu'à 1 100 000 tonnes de concentré. Les infrastructures auxiliaires pour le soutien des installations de déchargement, d'empilage, de stockage et de reprise du concentré comprennent notamment un positionneur de wagon et un culbuteur de wagons pour le stockage, une sous-station, un engin de mise et de reprise au tas, des annexes de transbordement, des convoyeurs d'alimentation et des ateliers d'entretien.

Afin de pouvoir recevoir des trains et les vider du concentré de minerai de fer aux installations portuaires, le terminal Kami comprendra la construction et l'exploitation d'une boucle ferroviaire au port de Sept-Îles. Environ 3,5 km de nouvelle voie ferrée seront requis dont la majorité sera située sur des terrains appartenant à l'Administration portuaire avec une courte voie d'accès (300 m environ) située sur des terrains appartenant à Cliffs Resources. Chemin de fer Arnaud (CFA) exploitera la courte section de nouvelle voie ferrée sur la propriété de Cliffs.

Le 16 juillet 2012, Alderon a conclu un accord d'accès à la nouvelle installation de transbordement à utilisateurs multiples en eau profonde actuellement en construction au port. Cet accord entre Alderon et l'Administration portuaire de Sept-Îles garantit l'accès aux marchés internationaux du minerai de fer.

Aucune activité en milieu marin n'est prévue dans le cadre du projet de terminal Kami. Tous les composants du Québec seront construits, exploités et retirés du service en vertu des permis pertinents et conformément aux normes et aux règlements fédéraux, du Québec et de l'industrie.

Figure 1.2 Le terminal Kami dans le terminal de la Pointe-Noire



1.2.1 Emplacement du projet et utilisation et infrastructures sur les terres avoisinantes

Le terminal Kami est entièrement situé sur le territoire de la municipalité régionale de comté des Sept-Rivières, plus précisément dans la municipalité de Sept-Îles. Les infrastructures du terminal Kami seront principalement situées au terminal de la Pointe-Noir sur les terrains du Port de Sept-Îles.

L'amalgamation municipale de 2003 a mené à l'expansion des limites de la Ville de Sept-Îles pour inclure les agglomérations de Sept-Îles, de Gallix et de Moisie. La Ville de Sept-Îles englobe une superficie de plus de 2 000 km^2. La municipalité est responsable de l'entretien, de la construction et de l'exploitation des rues et des trottoirs, de l'enlèvement de la neige et de la glace, de la gestion intégrée des déchets solides, du traitement et de la distribution d'eau potable, de la collecte et de la distribution des égouts sanitaires et de la gestion et du contrôle des eaux de ruissellement. Le contrôle, la supervision et la surveillance des projets de construction relèvent également de la municipalité. L'utilisation du territoire dans les limites de la Ville de Sept-Îles comprend l'utilisation résidentielle, commerciale et de services, commerciale/industrielle, industrielle, publique et institutionnelle, récréative, agricole, forestière et de conservation (Ville de Sept-Îles 2012).

Le terminal de la Pointe-Noire est situé dans une zone industrielle de la municipalité couvrant environ 3 420 hectares désignée pour l'industrie lourde. L'installation marine en eau profonde contient un grand bassin d'une profondeur de 80 m ouverte à la navigation à longueur d'année. Le port de Sept-Îles est le plus important centre d'expédition de minerai de fer en Amérique du Nord, desservant l'industrie minière du Québec et du Labrador. Les installations du terminal de la Pointe-Noire sont actuellement utilisées par des compagnies minières telles que Cliffs Natural Resources et Alouette.

Sept-Îles est desservie par voie ferrée par les chemins de fer CFA et Québec North Shore and Labrador (QNS&L). QNS&L relie la ville à Labrador City, alors que CFA relie le terminal de la Pointe-Noire au chemin de fer QNS&L.

1.3 Cadre règlementaire et rôle du gouvernement

Le gouvernement fédéral devra aussi donner son approbation au terminal Kami, de sorte qu'une ÉE fédérale devra être réalisée en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCÉE); cette ÉE prendra la forme d'une étude approfondie. Conformément aux dispositions transitoires des modifications 2012 à la LCÉE, les dispositions concernant les études complètes en vigueur immédiatement avant les modifications de 2012 continueront de s'appliquer au terminal Kami. Les références à la LCÉE dans cette étude complète font référence à la LCÉE en vigueur immédiatement avant les modifications de 2012.

Alderon a communiqué avec le *Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs* (MDDEP) pour lui fournir de l'information sur le terminal Kami. En novembre 2011, le MDDEP a avisé Alderon que le terminal Kami ne déclenche pas le processus d'ÉE provincial en vertu de l'article 31 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (LQE).

Le Bureau de gestion de grands projets (BGGP) a été établi aux fins de surveiller et de faire le suivi des évaluations fédérales, y compris les ÉE, les évaluations règlementaires, les activités de consultation des Premières nations pour les importants projets de ressources tels que le terminal Kami. Le 23 avril 2012, le BGGP a délivré un accord relatif à un projet qui définit les rôles et les responsabilités de chaque ministère et organisme fédéral participant et un calendrier de cibles pour la réalisation des jalons du processus.

1.3.1 Cadre règlementaire de l'évaluation environnementale

Fédéral

L'évaluation environnementale fédérale est régie par la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCÉE). Bien que le terminal Kami ait été entrepris en vertu de la LCÉE (voir le processus décrit ci-dessous) cette loi a été abrogée et remplacée par la LCÉE, 2012. Les provisions transitoires de la LCÉE stipulent qu'une évaluation déjà entreprise sous l'ACÉE se poursuivra sous la LCÉE, 2012. Nous prévoyons que les exigences de calendrier et décisionnelles en vertu de la LCÉE, 2012 ne s'appliqueront pas au terminal Kami.

En vertu de l'article 5(1) de la LCÉE, une évaluation environnementale fédérale est exigée lorsqu'une autorité fédérale (ministère ou organisme) :

a) exécute un projet;

b) apporte son soutien financier à la réalisation d'un projet;

c) vend, cède à bail ou transfère d'une autre manière le contrôle ou l'administration de terrains pour permettre la réalisation d'un projet;

d) permet, approuve ou prend toute autre mesure définie dans le Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées pour permettre la réalisation d'un projet.

Ces quatre types de décisions fédérales sont communément appelés des « éléments déclencheurs ». Le gouvernement fédéral n'est pas un promoteur du terminal Kami et n'a pas l'intention de fournir de l'aide financière. Le premier et le second élément déclencheur ((a) et (b)) ci-dessus ne s'appliquent pas au terminal Kami, telles qu'il est actuellement proposé. Le troisième élément déclencheur (c) ne s'applique pas au Labrador puisque des terres fédérales ne sont pas requises, mais il s'applique au Québec parce que les composants du terminal Kami seront situés sur des terrains fédéraux dans le territoire de l'Administration portuaire de Sept-Îles pour lesquels un bail ou autre forme d'accès peuvent être requis. Une évaluation environnementale est requise en vertu du *Règlement sur l'évaluation environnementale concernant les administrations portuaires canadiennes* et le BGGP coordonne la participation de l'APSI à ce processus d'évaluation environnementale conformément à l'accord relatif au projet du BGGP. Les éléments déclencheurs selon le *Règlement sur les dispositions législatives et règlementaires désignées*, indiquées au Tableau 1.1, s'appliquent également. Les autorités fédérales dont les décisions sont requises pour permettre la construction du terminal Kami et qui sont donc requises pour garantir qu'une ÉE fédérale soit réalisée, sont appelées les autorités responsables (AR).

Tableau 1.1 Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées de la LCÉE et pertinence quant au projet

Déclencheurs	Nature de l'autorisation	Pertinence pour le projet	Autorité fédérale pertinente
Loi sur les pêches			
Article 32	Destruction (mortalité) non autorisée de poisson attribuable à tout autre moyen que la pêche	Applicable en raison de l'interférence possible avec des cours d'eau	Pêches et Océans Canada
Article 35(2)	Détérioration, destruction ou perturbation de l'habitat (DDPH) du poisson	Applicable en raison de l'interférence avec l'habitat du poisson	Pêches et Océans Canada
Loi sur la protection des eaux navigables			
Partie 1, article 5	Si le ministre considère que les travaux pourraient considérablement nuire à la navigation.	Applicable en raison de l'interférence possible avec la navigation sur les cours d'eau	Transport Canada
Loi sur les explosifs			
Article 7(1)(a)	Délivrance d'un permis pour les fabriques et dépôts d'explosifs	Applicable en raison de l'entreposage possible d'explosifs sur le site	Ressources naturelles Canada
Loi sur les transports au Canada			
Article 98	Autorisation de construire une voie ferrée	Peut s'appliquer en fonction des résultats des recherches menées sur la propriété des terres.	Office des transports du Canada

Le Règlement sur la liste d'étude approfondie *de la LCÉE* définit les projets et les catégories de projets pour lesquels une étude approfondie est exigée. L'article 3 de la partie V du *Règlement sur la liste d'étude approfondie*, Minerais et traitement des minerais, sous-article 16(a), stipule « d'une mine métallifère, autre qu'une mine d'or, d'une capacité de production de minerai de 3 000 t/d ou plus. » La mine produira plus de 3 000 t/d; par conséquent une étude approfondie de la capacité de production sera requise. Aux fins de cette ÉE, le terme ÉIE fait également référence à l'étude approfondie.

Québec

Étant donné que la mine se trouvera entièrement dans la province de Terre-Neuve et Labrador et que les installations au port de Sept-Îles se trouvent sur des terres fédérales, le terminal Kami n'est pas soumis à une évaluation environnementale en vertu des lois du Québec, tel que confirmé par le MDDEP.

Comité d'évaluation environnementale

Des représentants des ministères et organismes du gouvernement fédéral intéressés ont été nommés à un comité d'évaluation environnementale (comité d'ÉE). Les organismes représentés dans le comité d'ÉE sont présentés au Tableau 1.2.

Table 1.2 Comité d'évaluation environnementale

Gouvernement	Ministère	Organisme
Gouvernement du Canada	Environnement Canada	S.O.
	Pêches et Océans Canada	Service des habitats marins
	Transport Canada	S.O.
	Office des transports du Canada	S.O.
	Santé Canada	S.O.

1.4 But de l'énoncé des incidences environnementales

La soumission de l'ÉIE est une étape importante du processus d'évaluation environnementale. Cet ÉIE aborde les directives et les questions soulevées par le public durant le processus de consultations publiques et avec les Premières nations d'Alderon. Les lignes directrices de l'ÉIE sont présentées à l'Annexe B. Cet ÉIE sera étudiée par le comité de l'ÉE et il est disponible pour la consultation par le public. Les commentaires de la revue par le comité d'ÉE et le public seront considérés lorsque viendra le temps d'établir si l'ÉIE a adéquatement respecté les directives. La détermination des implications environnementales du terminal Kami sera faite par les gouvernements fédéral et provincial.

L'ÉIE est une considération soigneuse et détaillée des incidences possibles de l'entreprise sur les résidents, les communautés et l'environnement naturel autour du site du terminal Kami. L'ÉIE comprend un résumé en langage clair, un résumé, le Volume 1 (mine de fer Kami et infrastructure ferroviaire), le Volume 2 (installation de stockage et de transbordement du concentré Kami), cinq études de référence pour le Volume 1 et quatre études de référence pour le Volume 2. Un tableau de l'harmonisation entre l'ÉIE et les lignes directrices de l'ÉIE est présenté dans le résumé. Chaque volume est divisé en deux parties : la 1re partie de chaque volume présente les conclusions globales de l'évaluation avec suffisamment de détails pour permettre au lecteur de comprendre les enjeux, les effets et les mesures d'atténuation proposées; la 2e partie de chaque volume présente les détails de l'évaluation sur la base de CEV. Des études de référence à l'appui sont jointes en annexe.

1.4.1 Autres approbations et autorisations

Après avoir réussi le processus d'évaluation environnementale provincial, la Mine Kami exigera un certain nombre d'approbations, de permis et d'autorisation avant que le projet puisse commencer. De plus, la conformité à diverses normes contenues dans les lois, les règlements et les lignes directrices fédérales et provinciales tout au long des activités de construction et d'exploitation. Alderon devra aussi se conformer à toutes les modalités découlant de l'évaluation environnementale. Le Tableau 1.3 résume les permis, approbations et autorisations qui pourraient être exigés pour le terminal Kami seulement.

Tableau 1.3 Permis, approbations et autorisations pouvant être nécessaires – Québec

Activités en matière de permis, d'approbation et d'autorisation	Agence émettrice
Provincial	
Certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*	MDDEP – Bureau régional
Certificat d'autorisation en vertu de l'article 48 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*	MDDEP – Bureau régional
Autorisation en vertu de l'article 128.7 de la Loi sur la conservation et de la mise en valeur de la faune	MRNF – Bureau régional
Fédéral	
Permis de stockage, de fabrication ou de manipulation d'explosifs	Ressources naturelles Canada
Approbation de construire un chemin de fer	Office des transports du Canada
Municipal	
Permis de construction d'un bâtiment Autorisation de détourner le chemin de la Pointe-Noire Autorisation de raccordement à l'aqueduc	Ville de Sept-Îles

1.4.2 Programmes environnementaux, gestion des ressources, planification ou programmes d'études gouvernementaux

En janvier 2010, l'Administration portuaire de Sept-Îles a publié ses pratiques et procédures dans le cadre de sa politique environnementale. Ce document établit les mesures de protection de l'environnement en matière de sol, d'eau, de la qualité de l'air, de la faune et de la flore, du bruit et de la communication et de la planification. De plus, l'Administration portuaire de Sept-Îles (2000) a publié son plan sur l'utilisation du territoire basé sur les objectifs et politiques concernant l'aménagement physique des bâtiments dont elle est responsable et qui tient compte des facteurs sociaux, économiques et environnementaux applicables, ainsi que des règlements concernant les terres avoisinantes.

Le terminal Kami s'aligne sur les pratiques et procédures adoptées par l'Administration portuaire de Sept-Îles ou les améliore.

1.4.3 Politiques et directives des groupes autochtones

Les politiques et directives des groupes autochtones ne sont pas disponibles au public et n'ont pas été fournies à Alderon.

1.4.4 Régime foncier

Le site du terminal est principalement localisé sur les terrains de l'Administration portuaire de Sept-Îles et l'ensemble de l'exploitation sera réalisé sur des terres à zonage industriel dans la municipalité de Sept-Îles.

1.4.5 Objectifs, normes et directives

Les normes, politiques et directives observées dans l'ÉIE pour aider à évaluer les effets environnementaux prévus sont données au Tableau 1.4.

Tableau 1.4 Normes, politiques et directives

Norme / Directive	Chapitre de CEV applicable de l'ÉIE
• Directives de la LCÉE • Évaluation des effets cumulatifs – Guide du praticien (1999) • Intégration des considérations relatives au changement climatique à l'évaluation environnementale : Guide général des praticiens (2003) • Document de référence : Évaluer les effets environnementaux cumulatifs (1994) • Guide de référence : Déterminer la probabilité des effets environnementaux négatifs importants d'un projet (1994) • Aborder les effets environnementaux cumulatifs en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2007) • Questions liées à la « nécessité du projet », aux « raisons d'être », aux « solutions de rechange » et aux « autres moyens » de réaliser un projet en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2007) • Tenir compte des connaissances autochtones traditionnelles dans les évaluations aux termes de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale	Chapitres 14 à 26
Eau Conseil canadien des ministres de l'Environnement (CCME)	Chapitre 16
Limites de bruit de Santé Canada	Chapitre 14
Plans de gestion et de récupération du COSEPAC	Chapitre 20
Species Status Advisory Committee (SSAC)	Chapitre 20
Atlantic Canada Conservation Data Centre Status Rankings	Chapitre 20
Wright et Hopky. 1998. Lignes directrices concernant l'utilisation d'explosifs à l'intérieur ou à proximité des eaux de pêche canadiennes Pêches et Océans Canada	Chapitre 16
Santé Canada – Information pour les évaluations environnementales	Chapitre 14
ISO 9613-1 et 9613-2, acoustique	Chapitre 14
Commission internationale de l'éclairage (CIE). 2003. Guide sur la limitation des effets de la lumière indésirable dus aux installations d'éclairage extérieur.	Chapitre 14
Note d'instructions 98-01 sur le bruit (2006). Développement durable, Environnement et Parcs.	Chapitre 14

1.5

1.6 Participants non gouvernementaux à l'évaluation environnementale

Le chapitre 10 présente une description complète des participants et des enjeux. Alderon a analysé les questions et les préoccupations soulevées par les parties prenantes non gouvernementales et telles que présentées dans les lignes directrices de l'ÉIE et a abordé ces questions et préoccupations dans cette ÉIE. L'Annexe C contient un index des principaux sujets.

Alderon est engagée à impliquer les parties prenantes, les groupes autochtones, les municipalités et le public dans tous les volets du terminal Kami et continuera à le faire tout au long du processus d'ÉE et du terminal Kami. Le processus de consultation et d'implication pour le terminal Kami est décrit en plus amples détails à la section 10. Conformément à l'article 4.3.4 des lignes directrices de l'ÉIE, les participants non gouvernementaux au processus d'évaluation environnementale comprennent des groupes autochtones, des groupes communautaires, des organisations environnementales et d'autres parties prenantes. Les participants sont identifiés comme étant des communautés, des organisations ou des parties prenantes qui pourraient possiblement être affectées ou intéressées par le terminal Kami. Ces participants forment le volet des relations communautaires du programme de consultation et d'implication d'Alderon pour l'ÉIE.

Le Tableau 1.5 présente un résumé de ces organisations et groupes au Québec.

Tableau 1.5 Participants non gouvernementaux à l'évaluation environnementale

Catégorie	Sous-catégorie	Partie prenante
Groupes autochtones	Groupes de Terre-Neuve et Labrador	• La nation Innu • NunatuKavut Community Council (NCC)
	Groupes du Québec	• Uashat mak Mani-Utenam • Matimekush-Lac John • Nation Naskapi Nation de Kawawachikamach (NNK)
Municipal	Municipalités de Terre-Neuve et Labrador	• Town of Wabush • Town of Labrador City
	Municipalités du Québec	• Ville de Fermont • Ville de Sept-Îles
Groupes communautaires	Environnement	• Conseil régional de l'environnement de la Côte-Nord • Corporation de protection de l'environnement de Sept-Îles • Le Mouvement citoyen de Fermont
	Développement économique	• Centre local de développement (CLD) Caniaspicau • Conseil de développement économique d'Uashat mak Mani-Utenam • Hyron Regional Economic Development Board • Innu Business Development Centre • Labrador West Chamber of Commerce • Labrador West Employment Corporation • Labrador West Tourism Corporation

Catégorie	Sous-catégorie	Partie prenante
		• Newfoundland and Labrador Organization of Women Entrepreneurs • Town of Labrador City Economic Development Department • Women in Resource Development Corporation
	Pourvoyeurs et loisir	• Propriétaires de chalets • Newfoundland and Labrador Outfitters Association • White Wolf Snowmobile Club
	Éducation, services sociaux et santé	• College of the North Atlantic • Centre de services de santé et sociaux (CSSS) de L'Hématite • Labrador Grenfell Health • Labrador Institute Memorial University, Labrador West Campus • Labrador West Status of Women • Labrador West Aboriginal Friendship Association • Labrador School Board • Newfoundland and Labrador Housing Corporation • Provincial Advisory Council on the Status of Women • Royal Newfoundland Constabulary

Un compte-rendu des activités de consultation et d'implication de l'ÉIE, y compris une liste complète des participants et une discussion des questions et des préoccupations soulevées, se trouve au chapitre 10 de l'ÉIE. Le nombre de fois que chaque question a été soulevée est présenté à la Figure 1.3.

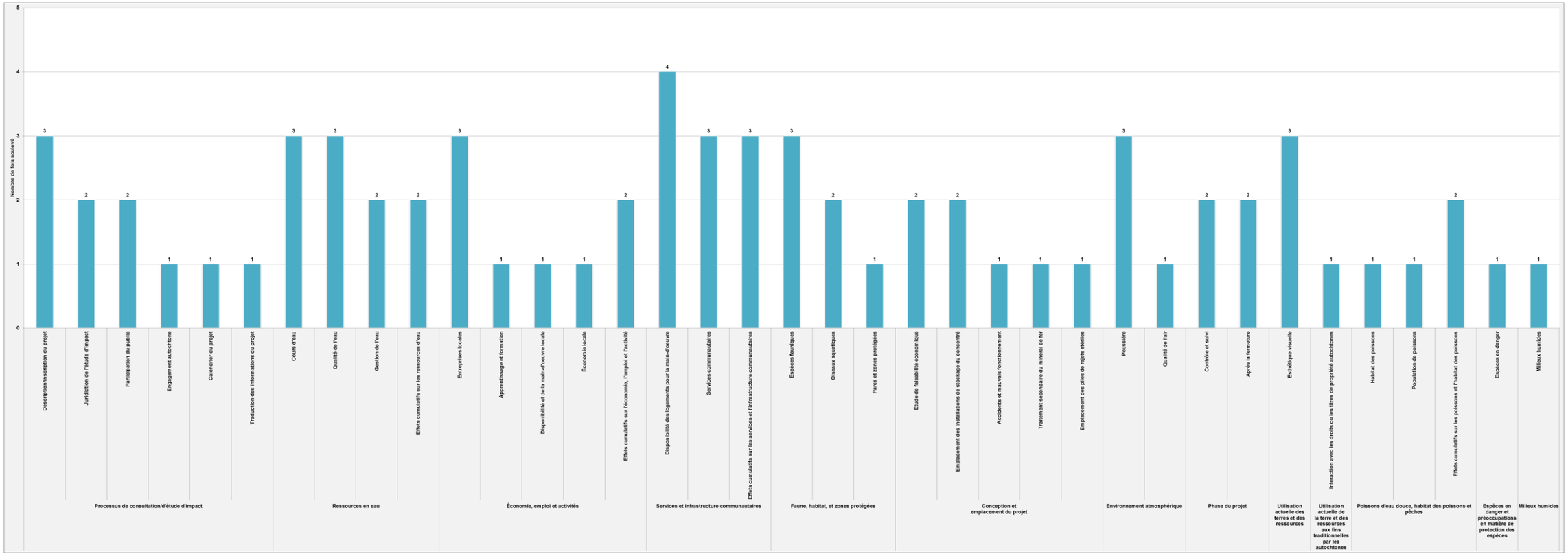
1.7 Accords sur les revendications territoriales et accords intérimaires

Plusieurs communautés et organisations autochtones du Labrador et du Québec revendiquent des droits et la possession de certaines parties du Labrador et du Québec, y compris des territoires dans la zone de la mine Kami proposée. Ces groupes sont :

- La nation Innu;
- NunatuKavut Community Council (NCC);
- La Première nation Uashat mak Mani-Utenam;
- La Première nation Matimekush-Lac John; et
- Nation Naskapi Nation de Kawawachikamach (NNK).

Les revendications de ces groupes sont à différents stades de leur évolution et sont abordées dans la section 1.6 du Volume 1.

Figure 1.3 Fréquence des questions soulevées lors des activités de consultation publique



En ce moment, aucun groupe autochtone n'a réglé de revendication territoriale qui inclut le site du terminal Kami. Le territoire faisant l'objet d'une entente de principe entre la Nation Innu, le Canada et Terre-Neuve est illustré à la Figure 1.4, mais il ne s'étend pas au Québec. Bien que la revendication territoriale du NNC semble s'étendre sur une partie du Québec, elle ne comprend pas de territoire à proximité du terminal Kami (Figure 1.5). La NNK est partie à la *Convention du Nord-Est québécois* et elle a cédé ses droits autochtones au Québec contre des droits issus de traités. La limite sud du Secteur Naskapi, illustré à l'Annexe 4 de la *Convention du Nord-Est québécois*, est à 300 km environ (800 km environ en voiture) du site du terminal Kami (Figure 1.6).

Il y a cependant deux groupes autochtones au Québec dont le territoire traditionnel revendiqué partagé comprend des terres à proximité du terminal Kami : Uashat mak Mani-Utenam et Matimekush-Lac John.

Alderon est engagée à une consultation en cours avec ces deux groupes afin d'établir leur utilisation contemporaine du territoire et des ressources dans la zone du terminal Kami et d'évaluer les effets potentiels du terminal Kami sur cet usage du territoire et des ressources. Une description complète de l'approche d'Alderon en matière d'implication de ces groupes suit au chapitre 10.

Innu Uashat mak Mani-Utenam

Uashat mak Mani-Utenam (Uashat mak Mani-Utenam) est constituée de deux réserves – Uashat à Sept-Îles et Maliotenam à 16 km environ à l'est de Sept-Îles. Le territoire traditionnel des Innus d'Uashat mak Mani-Utenam est partagé avec la Nation Innu de Matimekush-Lac John et englobe une grande partie de l'est du Québec et de l'ouest du Labrador, incluant la zone du projet de la mine de fer Kami et de l'infrastructure ferroviaire et le territoire entourant le site du terminal Kami (Figure 1.7). Aucun traité abordant les revendications de la bande Innu Uashat mak Mani-Utenam au Québec n'a été conclu par le Canada ou le gouvernement du Québec.

En 1975, les nations Innu et Atikamekw ont créé le *Conseil des Atikamekw et des Montagnais* (CAM) pour représenter les Innus et Atikamekw dans des négociations exhaustives des revendications territoriales et en 1979, CAM a soumis au nom de ses membres ses revendications territoriales complètes sur une grande partie du Québec et du Labrador. Uashat mak Mani-Utenam s'est jointe à CAM en 1977 et était représentée par le Mamuitun Tribal Council dans des négociations territoriales tripartites avec le Canada et le Québec jusqu'en 1998. En 1998, le groupe s'est retiré des négociations sur les revendications territoriales et, comme Matimekush-Lac John, n'a pas été parti à l'entente de principe conclue avec le Canada et le Québec en 2004. Par la suite, en 2005, Uashat mak Mani-Utenam et Matimekush-Lac John ont formé la Corporation Ashuanipi pour représenter les deux groupes lors de négociations sur les revendications territoriales avec le Canada et le Québec. Les négociations ont repris en 2006 et elles ont été suspendues en 2008 et la Corporation Ashuanipi a été dissoute. Bien que le volet québécois des revendications territoriales soit encore actif, les négociations n'ont pas repris.

Figure 1.4 Sélection préliminaire des terres Innu du Labrador – Tshash Petapen

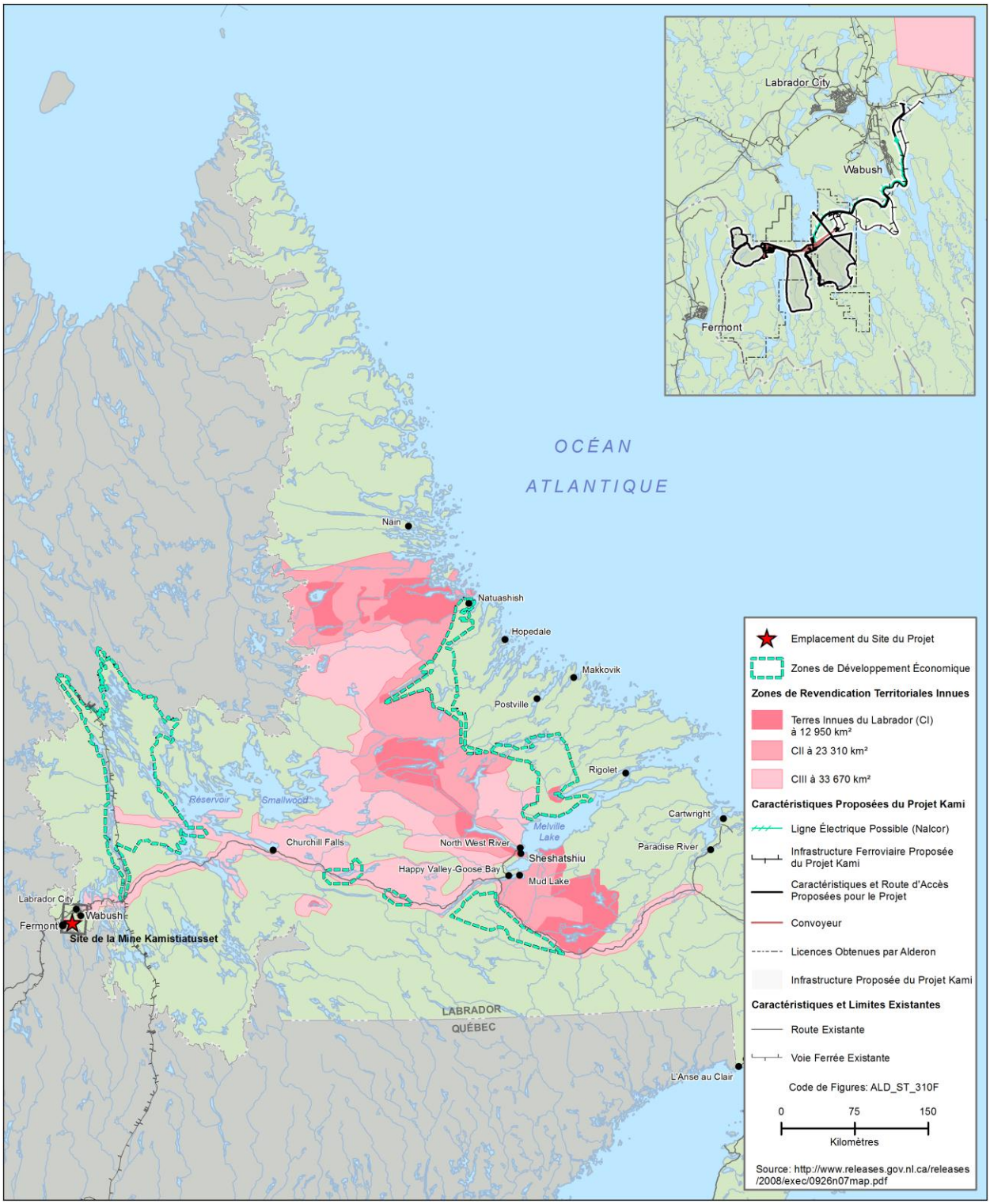


Figure 1.5 Territoire revendiqué par le NunatuKavut Community Council

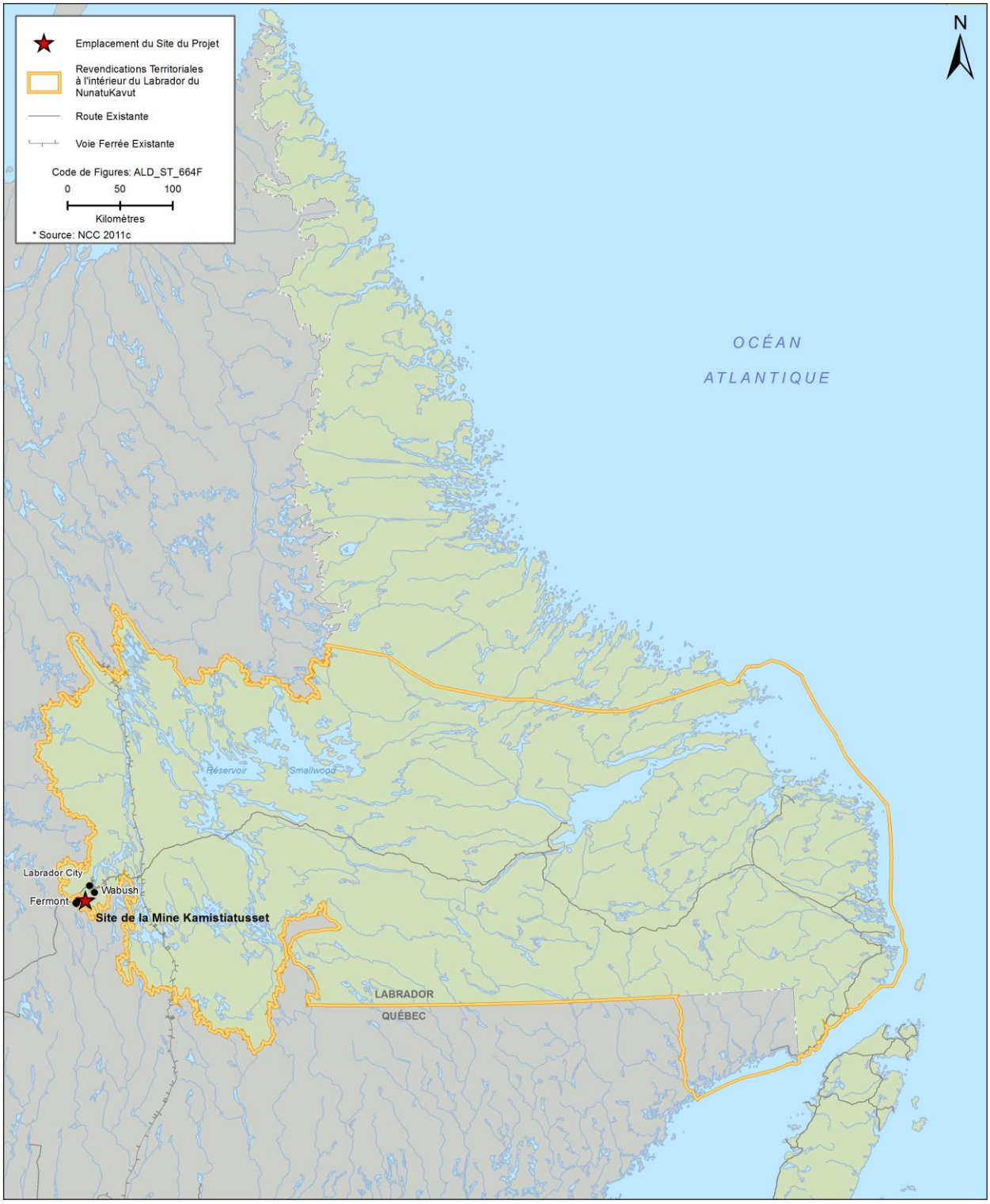
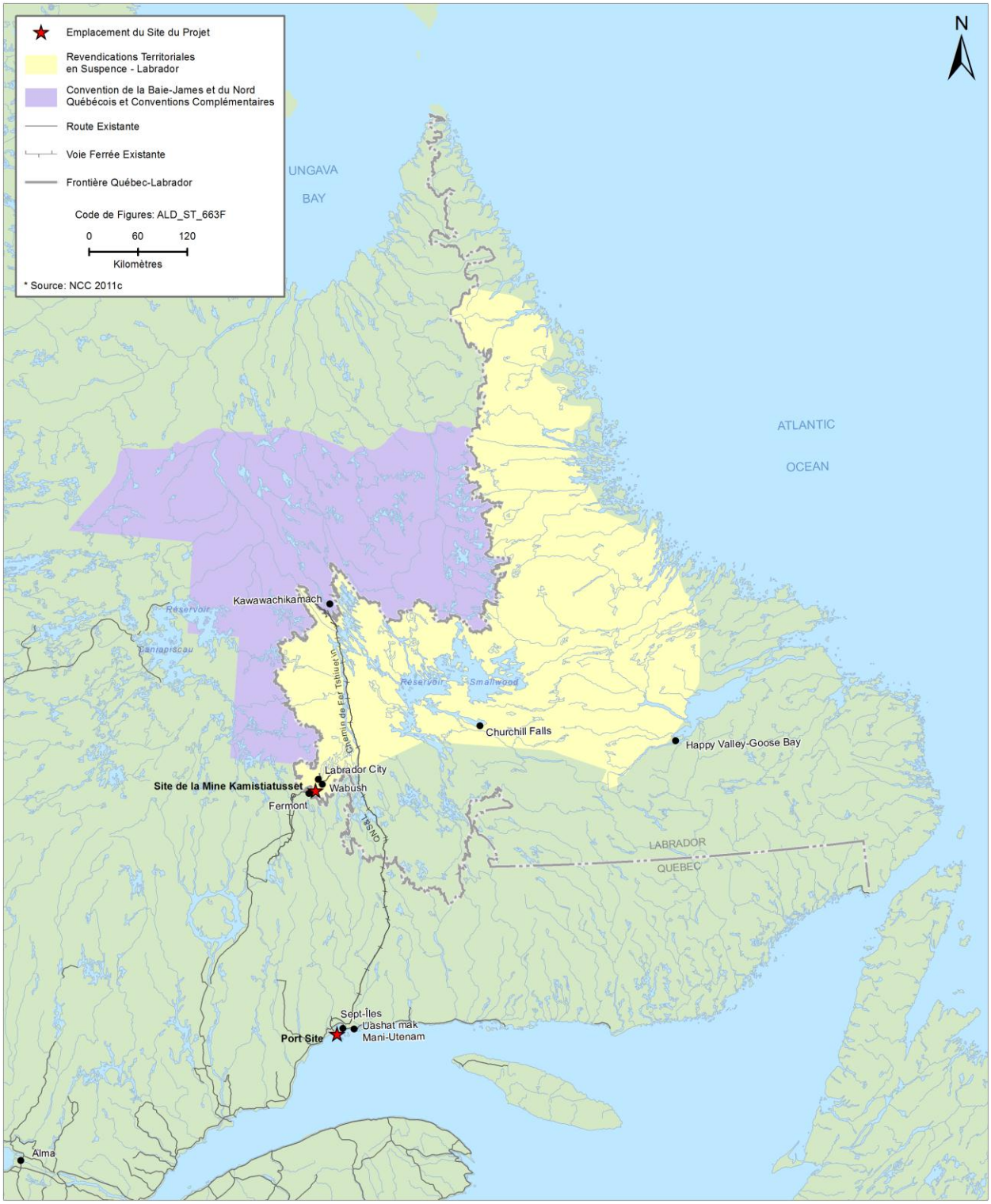


Figure 1.6 Région visée par traité et territoire revendiqué au Labrador par Nation Naskapi de Kawawachikamach



Innu de Matimekush – Lac John

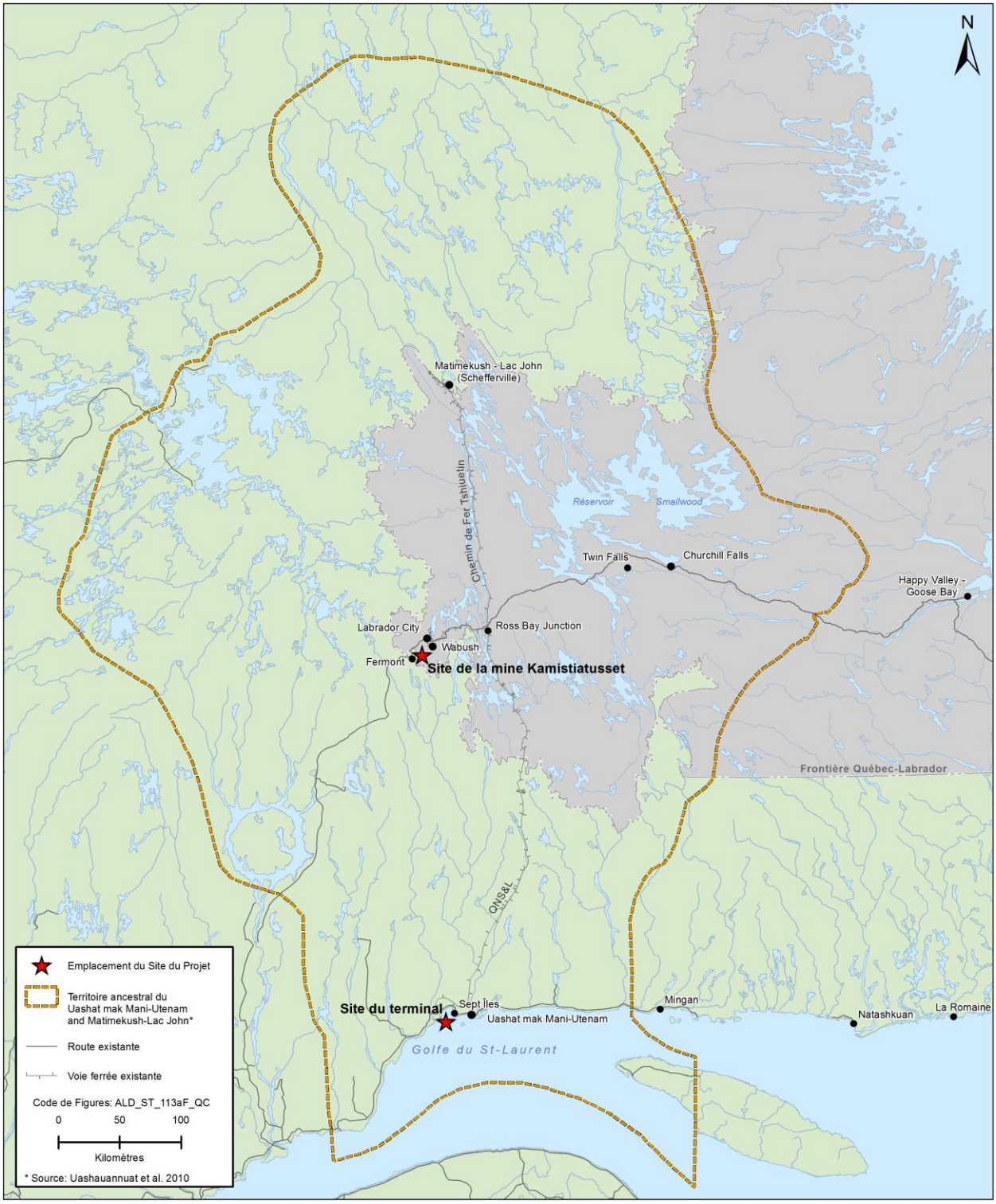
Matimekush-Lac John (Matimekush-Lac John) est constituée de deux réserves –Matimekush et Lac John – qui sont toutes deux à proximité de Schefferville, à 500 km environ au nord du site du terminal Kami. Le territoire traditionnel revendiqué par la Nation Innu Matimekush-Lac John est partagé avec la bande Innu Uashat mak Mani-Utenam (Figure 1.7). Aucun traité abordant les revendications de la Nation Innu Matimekush-Lac John au Québec n'a été conclu par le Canada ou le gouvernement du Québec.

L'historique et l'état des revendications territoriales de Matimekush-Lac John au Québec sont similaires à ceux d'Uashat mak Mani-Utenam. En 1975, les nations Innu et Atikamekw ont créé le CAM pour représenter les Innus et Atikamekw dans des négociations exhaustives des revendications territoriales et en 1979, CAM a soumis au nom de ses membres ses revendications territoriales complètes sur une grande partie du Québec et du Labrador. La revendication a été acceptée par le Canada (1979) et par le Québec (1980) et un accord-cadre établissant un processus de négociation concernant la partie québécoise de la revendication territoriale a été conclu en 1988. Matimekush était représentée par le conseil tribal Mamuitun lors des négociations subséquentes, mais elle s'est retirée des négociations en 1998 et n'était donc pas partie à l'entente de principe conclue entre le conseil tribal Mamuitun, le Québec et le Canada en 2004. En 2005, Matimekush-Lac John et Uashat mak Mani-Utenam ont formé la Corporation Ashuanipi pour représenter leurs intérêts lors de négociations sur les revendications territoriales avec le Canada et le Québec. Les négociations ont repris en 2006 et elles ont été suspendues en 2008 et la Corporation Ashuanipi a été dissoute. Bien que le volet québécois des revendications territoriales soit encore actif, les négociations avec le Canada et le Québec n'ont pas repris.

1.8 Autres enregistrements

L'enregistrement du projet soumis en octobre 2011 incluait la mine Kami au Labrador et le terminal Kami au Port de Sept-Îles, Québec. Le projet proposé est le seul projet proposé par Alderon et il ne fait pas partie d'un ensemble de projets plus important.

Figure 1.7 Territoire traditionnel de la bande Innu Uashat mak Mani-Utenam et de la Nation Innu de Matimekosh-Lac John



2.0 DESCRIPTION DU PROJET

Alderon Iron Ore Corp. (Alderon) propose la construction et l'exploitation du projet de minerai de fer Kami comprenant la mine Kami dans l'ouest du Labrador, ainsi que le terminal Kami au Port de Sept-Îles, au Québec.

Les composants et les activités du terminal Kami comprendront la construction et l'exploitation des éléments principaux suivants :

- une installation de déchargement, d'empilage, de stockage et de reprise du concentré; et
- l'infrastructure ferroviaire associée (boucle ferroviaire).

Depuis le terminal Kami, le concentré de minerai de fer sera repris et acheminé à un convoyeur et à une installation de chargement de navire communs appartenant au Port de Sept-Îles qui l'exploitera.

Ce chapitre présente un aperçu et une description du terminal Kami, incluant son emplacement et son aménagement globaux, les principaux composants et installations, les processus et activités de construction et d'exploitation connexes, le calendrier et les exigences prévues en matière de main-d'œuvre.

Une description des composants et des activités associées à la mine Kami est présentée dans le Volume 1 de cette ÉIE.

2.1 Enjeux

Un aperçu des diverses questions et des divers enjeux liés à la description du projet qui ont été soulevés lors des activités d'Alderon sur le plan de l'implication des Premières nations et des parties prenantes jusqu'à présent est présenté au Tableau 2.1, y compris la manière dont ils ont été abordés dans cette ÉIE et à quel endroit dans le document.

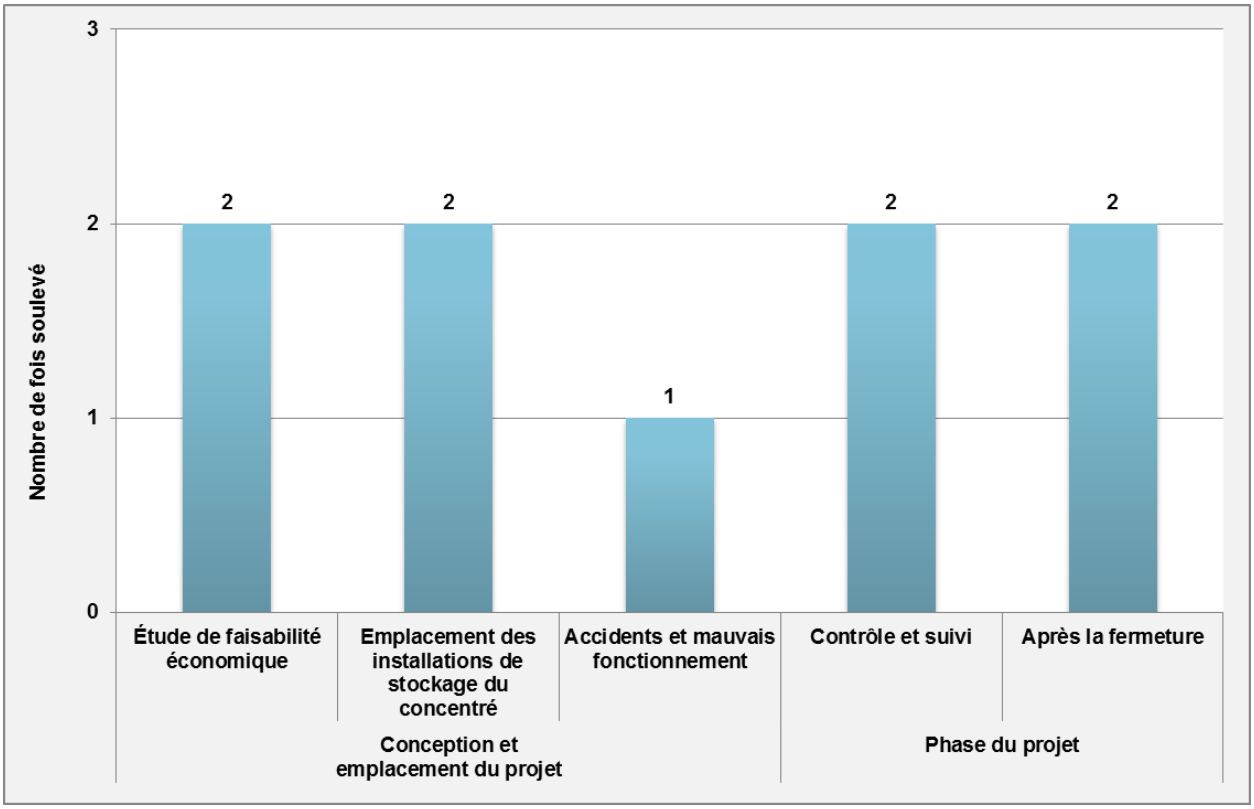
Tableau 2.1 Préoccupations soulevées par les parties prenantes

Préoccupation	Communauté / organisme	Résumé des commentaires présentés lors des activités de consultation et d'implication	Réponse / endroit dans l'ÉIE
Faisabilité économique	Sept-Îles	Le climat économique mondial et les autres projets miniers au Québec, en Ukraine, au Brésil, en Chine, en Australie et en Afrique du Sud. Financement. Manganèse. Émission d'actions cet automne. Efforts faits pour réduire les coûts de construction et d'exploitation.	La Section 2.2 décrit certaines des principales considérations et conditions économiques pertinentes au terminal Kami.
	Conférence CIM	Lorsque vous dites qu'Alderon reprendra jusqu'à un certain point une approche	Les Chapitres 11 et 26 décrivent les volets

Préoccupation	Communauté / organisme	Résumé des commentaires présentés lors des activités de consultation et d'implication	Réponse / endroit dans l'ÉIE
		consolidée, que voulez-vous dire comparativement à une approche standard? Croyez-vous que vous allez copier la réussite financière consolidée?	économiques et les avantages du terminal Kami. Le chapitre 2 du Volume 1 de l'ÉIE décrit les procédures et l'infrastructure proposées de transformation des minéraux.
Accidents et défectuosités	Sept-Îles	Les exploitants peuvent irriter les ingénieurs dans l'éventualité d'un débordement et lors du nettoyage par la suite (pas d'utilisation d'eau).	La section 2.6 décrit les divers composants et les diverses activités associées au terminal Kami, incluant les procédures opérationnelles pertinentes.
Emplacement des installations de déchargement, d'empilage, de stockage et de reprise	Sept-Îles	Est-ce que d'autres emplacements des piles de stockage ont été considérés? Il y a un site à la jonction Arnaud qui devrait être considérée, car elle représente une meilleure possibilité sur les plans environnemental et social.	D'autres emplacements pour les différents composants du terminal Kami sont identifiés et évalués à la section 2.8.
Ingénierie et conception du terminal Kami	Sept-Îles	Un résident a demandé ce qui serait fait avec le talus rocheux.	La Section 2.6.1 décrit la construction des composants du terminal Kami au Québec, y compris les exigences et les procédures de déblai-remblai.

La Figure 2.1 résume la fréquence à laquelle les préoccupations et questions diverses ont été soulevées.

Figure 2.1 Fréquence des types de préoccupations liées à la description du projet



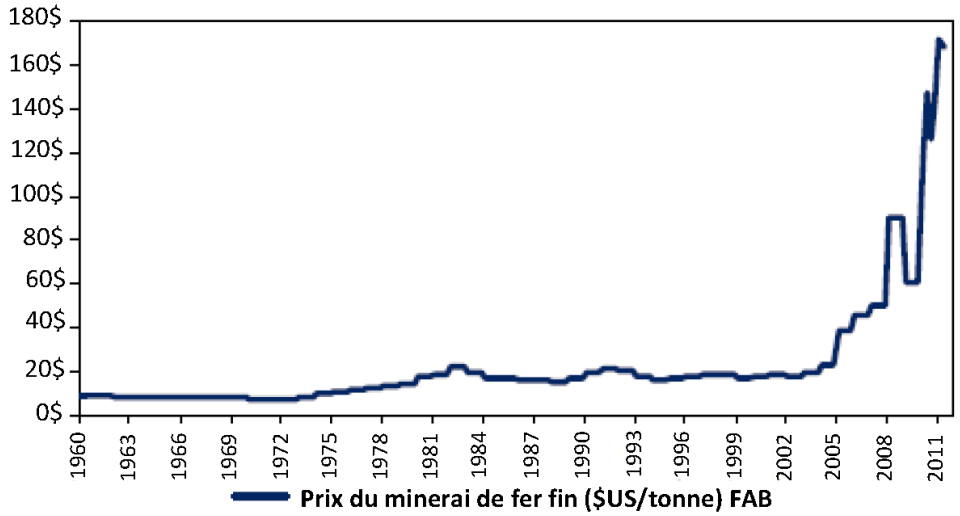
2.2 But du projet et son besoin

La section suivante expliquer le but et le besoin du projet en termes de sa justification et de ses objectifs, ainsi que des avantages socio-économiques probables.

Le but du projet est d'exploiter le gisement de minerai de fer de la mine à ciel ouvert Rose dans la propriété de la mine Kami du Labrador et, ce faisant, de produire du concentré de minerai de fer convenable pour la vente sur les marchés internationaux. Le terminal Kami proposé, tel que décrit dans ce chapitre, est requis pour permettre de transporter les produits minéraliers du projet vers les marchés et il est donc crucial pour la viabilité technique et économique globale du projet.

La demande de minerai de fer et d'acier à l'échelle mondiale est actuellement très élevée, ce qui crée et maintient des marchés relativement robustes (et donc de bons prix) pour le fer et l'acier (Figure 2.2).

Figure 2.2 Prix historique du minerai de fer



Source : CRU Analysis

Le minerai de fer demeure une matière à forte demande mondialement et les fondements du marché pour ce projet demeurent favorables à long terme, fortement poussés par une demande soutenue des principaux marchés mondiaux, tels que la Chine. Ces facteurs et principes sont reflétés dans les exemples d'extraits récents dans les médias et la couverture des analystes (comme cités par Alderon 2012) :

> *…avec la production mondiale d'acier qui poursuit sa relance, nous prévoyons que les prix continueront d'augmenter au cours des trimestres à venir; un prix supérieur à 150 USD la tonne serait nécessaire pour assurer le retour sur le marché d'une production chinoise marginale. (Source : Prévisions sur les produits de base, Crédit Suisse (Canada), 12 avril 2012)*

> *….Les perspectives des produits de base reposent principalement sur la croissance chinoise qui, jusqu'à maintenant, demeure ferme ainsi que sur l'absence d'arrivée sur le marché de nouveaux approvisionnements pour répondre à la demande que suscitent les attentes en matière d'urbanisation. Cela n'a pas changé. (Source : Cormark Base Metals, 23 mai 2012)*

> *Alors que les cycles de prix continueront d'être fondés sur les besoins de la production de minerai de fer du marché domestique chinois, nous croyons que le besoin permanent d'un volume élevé du marché conservera un profil de prix moyen supérieur à 150 USD/t CFr en Chine (sur une base de 62 %) au moins jusqu'à 2016. Nous considérons toujours que le minerai de fer brut est le plus sous-évalué par le marché. (Source : Macquarie Equities Research (Canadian Bulk Developers), 16 mai 2012)*

En plus de fournir des revenus et des bénéfices pour Alderon et ses actionnaires, le projet proposé produira des avantages socio-économiques importants aux niveaux national, provincial, régional et local durant toutes ses phases. La construction du terminal Kami sera réalisée sur une période d'environ deux ans durant laquelle des emplois directs importants seront créés dans une large gamme de métiers. Durant l'exploitation du terminal Kami, des postes à long terme seront aussi créés. En outre, les exigences pour des biens et des services pendant la construction et l'exploitation du terminal Kami offriront des occasions commerciales importantes. À ces avantages économiques directs s'ajouteront des emplois et des occasions commerciales indirects et induits par le biais des dépenses, par exemple, des employés et entrepreneurs du terminal Kami.

Les activités liées à la construction et à l'exploitation du terminal Kami et les exigences en matière de main-d'œuvre qui y sont liées sont décrites en plus amples détails plus loin dans ce chapitre. La nature, l'ampleur et la répartition probables des avantages économiques d'emploi et d'affaires du terminal Kami sont également évaluées et décrites en détail aux chapitres 11 et 26 de cette ÉIE.

Sur le plan de la demande de minerai de fer actuelle et prévue, des marchés et des risques potentiels, y compris les prix du cours et les retards dans le calendrier qui pourraient être pertinents à la décision poursuivre le projet, le plus important facteur sera probablement lié aux changements à venir dans le cours du minerai de fer. Jusqu'à présent, une grande partie de la planification et de l'analyse financière d'Alderon a été basée sur la supposition d'un cours des produits de base constant d'environ 115 $US/t pour le concentré de minerai de fer (à un classement de 65,5 pour cent de fer). Le cours de ce produit de base a fluctué au cours des dernières années (Figure 2.2) et il est touché par des facteurs hors du contrôle d'Alderon, incluant sans s'y limiter les tendances économiques et politiques internationales, les changements dans la demande industrielle, les fluctuations du taux de change, l'inflation économique et les attentes en matière d'inflation économique dans les économies de consommation, les taux d'intérêt, la santé et les tendances économiques mondiales et locales, la spéculation, la disponibilité et le coût des substituts et les changements dans l'approvisionnement de ce produit de base en raison de l'ouverture de nouvelles mines et de la fermeture de mines.

N'importe quel de ces facteurs qui sont impossibles à prédire avec une certitude absolue peut affecter la viabilité et/ou les avantages économiques associés au projet proposé. Comme mentionné plus haut, basé sur les conditions actuelles et anticipées du marché du minerai de fer et d'autres considérations, Alderon est très intéressée à poursuivre le développement et l'exploitation du projet dans les échéanciers généraux et le calendrier global présenté dans cette ÉIE. L'opportunité est cependant un facteur critique à la poursuite du projet dans une situation de conditions du marché favorables et une certitude raisonnable sur ce plan et tout retard matériel du démarrage du projet et de son calendrier peuvent affecter les décisions d'Alderon en matière de sanction du projet et autres.

Alderon est un important participant au développement et au soutien de l'infrastructure régionale. Le 16 juillet 2012, Alderon a signé un accord avec l'Administration portuaire de Sept-

Îles pour le financement d'une partie des coûts de la nouvelle installation de transbordement à utilisateurs multiples.

2.3 Substituts au projet

Dans le contexte d'une évaluation environnementale, les « substituts » à un projet sont définis comme étant des manières fonctionnellement différentes de répondre aux besoins du projet et de réaliser le but du projet (ACÉE 2007).

Le besoin et le but de ce projet sont d'exploiter le gisement de minerai de fer de la mine à ciel ouvert Rose dans la propriété de la mine Kami du Labrador et de produire du concentré de minerai de fer convenable pour la vente sur les marchés internationaux. Le projet vise à aider à répondre à la demande mondiale importante et croissante en minerai de fer et, ce faisant, de fournir un rendement économique à Alderon et à ses actionnaires, ainsi que des avantages socio-économiques associés aux résidents de Terre-Neuve et Labrador, du Québec et du Canada.

Répondre à la demande mondiale globale de minera de fer pourrait possiblement être fait par le développement d'autres projets ou programmes qui peuvent aussi produire des avantages économiques aux régions et territoires dans lesquels ils se trouvent. Sauf dans le cas du projet proposé cependant, il n'y a pas de tels substituts dans les capacités et la responsabilité d'Alderon. La seule autre possibilité que la construction et l'exploitation du projet qui se présente à Alderon est donc de ne pas sanctionner et poursuivre ce développement – la décision d'abandonner.

Comme illustré ci-dessus et dans l'ensemble de cette ÉIE, le concept et la conception du projet proposé présentent un moyen techniquement faisable, économiquement viable et attrayant et écologiquement et socialement responsable de répondre au besoin identifié et à l'objectif du développement qui peut être et sera planifié et mis en œuvre d'une manière qui évite ou réduit les effets environnementaux négatifs potentiels et qui optimise les avantages socioéconomiques. Le projet est proposé et planifié conformément aux principes de développement durable qui sont référencés et définis dans le contexte d'une ÉE et du point de vue de l'industrie minière (p. ex., RNCan 1998) comme étant :

> *le développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre à leurs propres besoins.*
>
> *Les objectifs du développement durable sont : 1) la préservation de l'intégrité des écosystèmes, incluant la capacité des systèmes naturels de maintenir leurs structures et leurs fonctions et de soutenir la diversité biologique; 2) le respect du droit des générations à venir à l'utilisation durable des ressources renouvelables et non renouvelables; et 3) l'atteinte d'avantages sociaux et économiques durables et équitables.*

Ces concepts ont formé la base des activités antérieures et actuelles de planification et de conception du projet et guideront sa mise en œuvre future. Comme le démontre cette ÉIE dans son ensemble, cela comprend les approches de planification et les mesures d'atténuation

particulières pour éviter ou réduire les effets environnementaux et socio-économiques négatifs, ainsi qu'une gamme de politiques et de procédures visant à créer et à optimiser des avantages économiques locaux et régionaux à court et à long terme.

Alderon est également engagée à assurer que les communautés autochtones et les parties prenantes sont adéquatement impliquées dans ce projet. Le promoteur a proposé et lorsque possible mis en œuvre des processus d'implication auprès de ces groupes qui ont été conçus pour communiquer de l'information au sujet du projet et d'aborder les questions, enjeux et préoccupations concernant le projet et ses effets potentiels. Ces processus d'implication des Premières nations et des parties prenantes se poursuivent et ont produit des intrants vitaux et intégraux pour la planification et la conception du projet, tout en contribuant de manière importante à la nature, à l'intention et aux conclusions de cette ÉE.

2.4 Localisation du projet

Le terminal Kami proposé sera situé dans la région connue sous le nom de la Côte-Nord du Québec, sur la rive nord du golfe du St-Laurent. Le concentré de la mine Kami sera transporté par chemin de fer de l'ouest du Labrador au Port de Sept-Îles et, une fois rendu au port, il sera transporté sur une nouvelle boucle ferroviaire d'une longueur de 3,5 km environ (Figure 2.3).

La zone du Port de Sept-Îles où le terminal Kami proposé par Alderon sera construit et exploité est le site d'activités industrielles continues depuis plusieurs décennies. L'infrastructure portuaire proposée sera entièrement située sur le territoire du Port de Sept-Îles, dans la Municipalité régionale de comté des Sept-Rivières et dans la municipalité de Sept-Îles. Le site du terminal Kami se trouve dans une zone industrielle désignée pour l'industrie à grande échelle qui couvre toute la péninsule Marconi et qui est largement utilisée à ces fins actuellement.

Le terminal Kami proposé sera situé sur des terrains disponibles qui a été assignée à Alderon par l'Administration portuaire, dans et à côté de plusieurs installations industrielles existantes et d'activités en cours. Actuellement, Cliffs Natural Resources (Wabush Mines et Mine Bloom Lake) est dotée de voies ferrées en exploitation et d'installations portuaires dans la région de Sept-Îles. La plus grande partie de la boucle ferroviaire proposée sera située sur des terres appartenant à l'Administration portuaire avec une partie (environ 300 m) sur des terrains appartenant à Cliffs. Aucun composant ou activité de construction du terminal Kami n'est prévu en milieu marin.

En raison de l'importante activité industrielle de longue date dans les environs, il y a peu ou pas de zones environnementalement sensibles ou importantes identifiées immédiatement dans les composants et les zones d'activité du terminal Kami ou alentour. Les éléments environnementaux pertinents dans la région globale qui sont identifiés et qui ont été considérés (et cartographiés) dans l'ensemble de cette ÉIE comprennent :

- le ruisseau à la Baleine et un ruisseau sans nom, deux cours d'eau qui traversent le site du terminal Kami et qui nécessiteront plusieurs franchissements (Figure 2.4);

- des habitats d'oiseaux aquatiques sur les rivages ou dans la baie des Sept-Îles et ailleurs dans la région (chapitre 19); et
- bien que situées à une distance passablement grande des composants du terminal Kami, des zones d'utilisation du territoire adjacent résidentielles et communautaires et d'infrastructure de Sept-Îles comprenant des communautés autochtones et non autochtones (chapitres 22 à 24).

Un aperçu du contexte environnemental (biophysique et socio-économique) du terminal Kami est présenté au chapitre 3 de cette ÉIE, accompagné de détails supplémentaires fournis dans les sections sur l'environnement existant de chaque CEV considérée dans cette ÉE. Cela comprend l'information et la cartographie liées aux volets pertinents des environnements terrestres, d'eau douce et marins (physiques et biologiques), ainsi que sur les utilisations du territoire adjacent, les communautés locales et d'autres éléments de l'environnement socio-économique.

2.5 Installations et composants

Les composants et activités du terminal Kami comprendront la construction et l'exploitation des éléments clés ci-dessous qui constituent ensemble le terminal Kami proposé par Alderon :

- une installation de déchargement, d'empilage, de stockage et de reprise du concentré; et
- l'infrastructure ferroviaire associée (boucle ferroviaire).

La Figure 2.4 présente le plan d'ensemble du site du terminal Kami. Ce plan a été développé au cours des études techniques préliminaires et fournit une représentation raisonnablement bonne de l'infrastructure du site basée sur l'information disponible et élaborée jusqu'à présent et reflète le stade actuel de la planification et de la conception du terminal Kami.

Comme il est courant dans tout grand projet de développement proposé, nous prévoyons que lors de la conception détaillée à venir le plan conceptuel du terminal Kami pourrait subir des modifications et une évolution basée sur des considérations techniques, économiques, environnementales et sociales, y compris les conclusions et les résultats éventuels du processus d'ÉE et des activités de consultation actuelles d'Alderon qui y sont associées. De telles modifications ne devraient toutefois pas affecter ou modifier de manière substantielle la portée du terminal Kami de ce qui est décrit dans le présent document ou, en particulier, produire d'effets environnementaux négatifs nouveaux ou accrus.

Les sections qui suivent offrent une description plus détaillée du terminal Kami, ainsi que des phases et des activités de construction et d'exploitation associées.

Figure 2.3 Plan de l'emplacement du projet

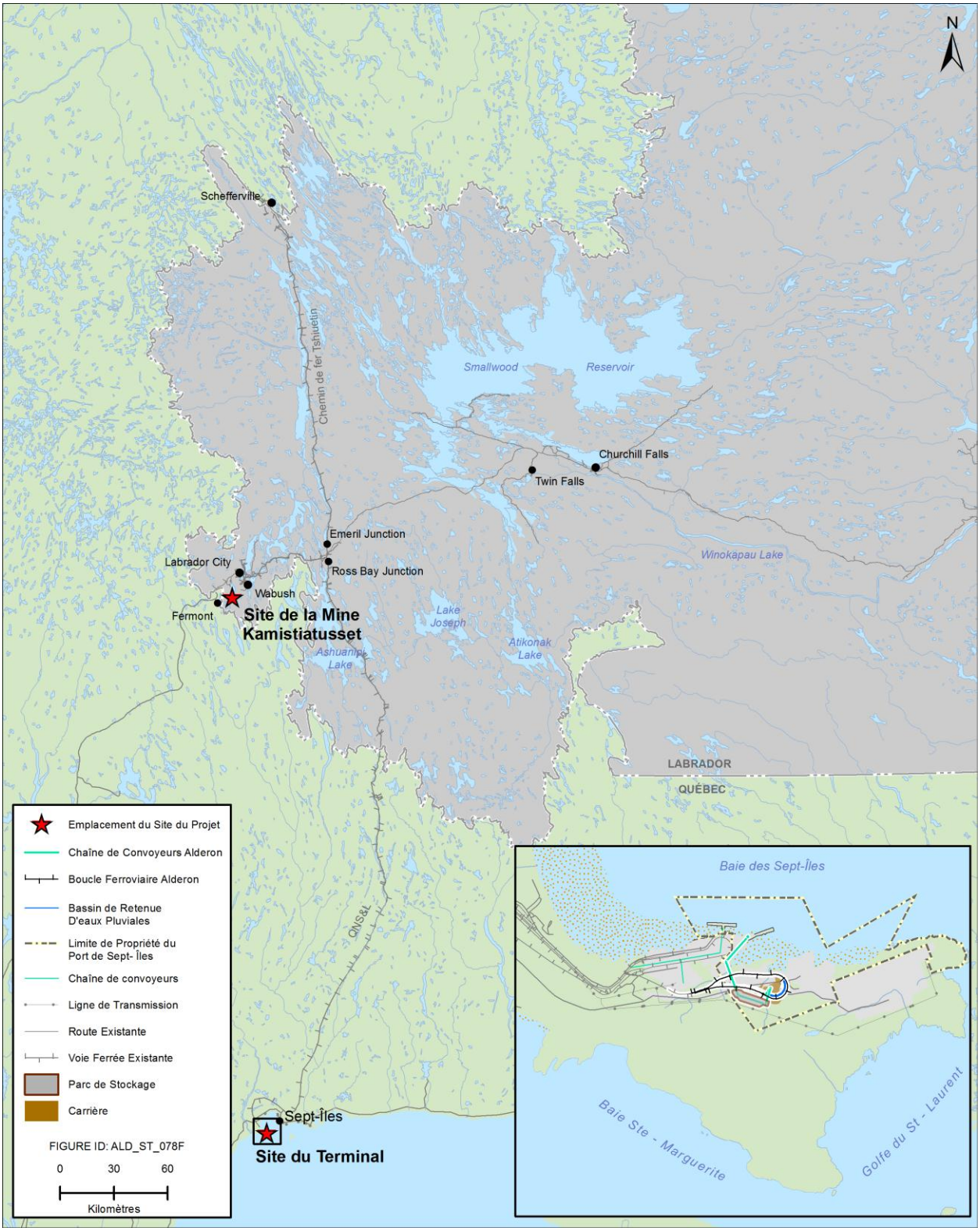
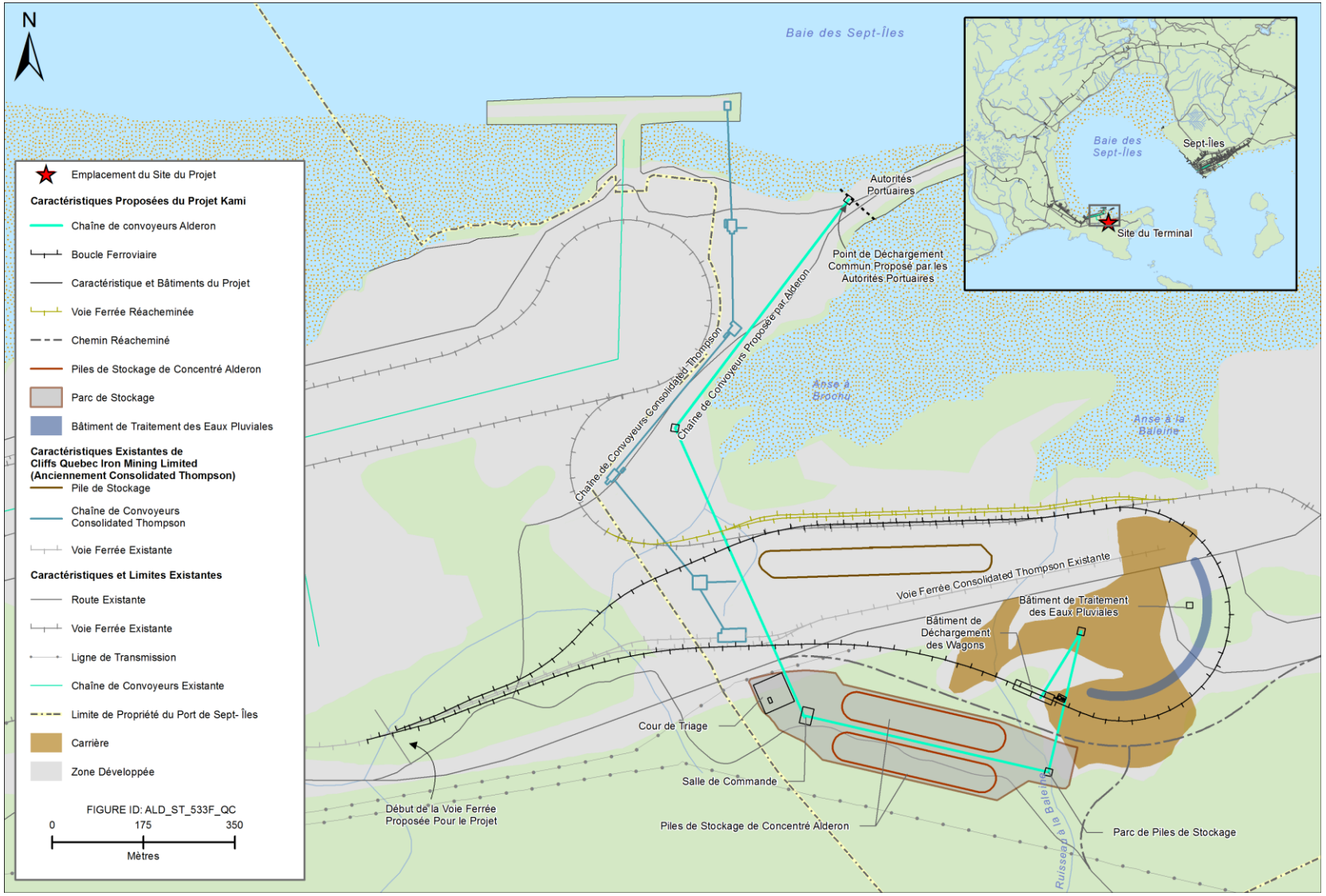


Figure 2.4 Composants et aménagement du terminal Kami



2.5.1 Installation de déchargement, d'empilage, de stockage et de reprise du concentré

Le terminal Kami proposé sera conçu et construit pour recevoir, stocker et ensuite transborder du concentré de minerai de fer pour l'expédition éventuelle aux marchés. Les principaux éléments et l'infrastructure associés à cette installation comprennent :

- un culbuteur de wagons;
- un parc de stockage de concentré;
- un engin de mise et de reprise au tas;
- des centres de transbordement;
- des convoyeurs;
- des installations d'entretien;
- des routes d'accès;
- des clôtures et des barrières de sécurité;
- une sous-station d'alimentation électrique;
- une alimentation en eau;
- des bâtiments de bureaux et d'entreposage;
- des systèmes de gestion de l'eau;
- des systèmes de dépoussiérage et de gestion de la poussière.

Tous les composants de l'installation de déchargement, d'empilage, de stockage et de reprise du concentré seront situés sur des terrains du Port de Sept-Îles. Le terminus du convoyeur est l'installation de chargement commune exploitée par le port.

Le parc de stockage du concentré sera établi dans la partie sud de la propriété du Port de Sept-Îles. Le parc mesurera 160 m par 340 m environ, ce qui représente une surface de 54 000 m^2 environ. Ce parc de stockage extérieur (à découvert) sera conçu pour accepter 800 000 tonnes de concentré (ou possiblement jusqu'à 1 110 000 tonnes) en deux piles généralement parallèles à l'engin de mise et de reprise au tas. Le fond du parc sera muni d'une doublure qui agira comme barrière afin de garantir que l'eau de ruissellement sera collectée et traitée.

L'eau de ruissellement sera collectée et s'écoulera par gravité vers un bassin de retenue afin d'être traitée avant d'être déchargée. Nous prévoyons que la pluie et la fonte de neige entreront en contact avec les piles de concentré à découvert et ramasseront du fer et possiblement d'autres composés. L'eau rouge est le terme utilisé pour décrire de l'eau contenant des précipités fins d'oxyde/hydroxyde de fer. Un système sera installé sur les lieux pour traiter l'eau de ruissellement collectée dans le parc de stockage afin de prévenir les problèmes d'eau rouge et d'obtenir une qualité de l'eau qui répond à la Directive 019 du Québec avant d'être déversée dans la baie. Le traitement pour l'élimination de composés de fer ferrique qui se manifeste sous forme d'eau rouge est souvent réalisé en contrôlant le pH, la concentration d'oxygène dissous,

l'ajout de polymères aux précipités agrégés pour former de plus gros flocons et par sédimentation. La séparation des particules de fer ferrique de l'eau rouge peut être réalisée par la simple sédimentation par gravité, la coagulation améliorée et la sédimentation, la filtration et d'autres techniques de séparation possibles.

Le système de traitement de l'eau prévu comprendra un bassin de retenue conçu pour recevoir et contenir le volume d'eau produit par une averse de projet centenaire avec un système de traitement mécanique conçu pour traiter l'eau accumulée sur une période de trous jours environ. Le bassin de rétention pour le drainage de l'installation sera conçu pour contenir le volume de drainage d'averse de projet, mais durant les périodes sèches, il n'y aura pas d'entrée importante. Le système de traitement de l'eau de ruissellement comprendra les principaux composants suivants :

- un bassin de retenue/sédimentation, décrit ci-dessus, avec un volume de stockage total d'environ 25 000 m^3;
- une station de pompage de décantation pour transférer l'effluent du bassin à un système de traitement amélioré avec une capacité de pompage ferme de 8 300 m^3/jour (5,8 m^3/min);
- un système amélioré de coagulation/sédimentation conçu pour un débit de 8 300 m^3/jour (5,8 m^3/min) qui sera activé lorsque le bassin est partiellement ou complètement rempli. Le système comprendra le réglage du pH, une alimentation de sable comme substrat de sédimentation ballasté, ainsi qu'une chambre de décantation à plaques inclinées, l'enlèvement continu de la boue décantée et la séparation cyclonique de la boue afin de récupérer le sable. Les taux de décantation réalisables sont estimés à environ 20 fois le taux des systèmes de sédimentation simple par gravité qui sont la norme dans les bassins de sédimentation;
- un tuyau de décharge par gravité à un exutoire dans le ruisseau à la Baleine;
- un petit bâtiment pour abriter des produits chimiques de traitement et les composants de commande; et
- un site d'enfouissement avec une doublure de fond et un couvercle pour l'élimination finale de la boue de traitement.

Un engin de mise et de reprise au tas sera installé dont la capacité correspondra aux exigences du parc de stockage et de chargement de navire. Cet équipement comprendra un culbuteur de wagons, un automate programmable, une commande de sécurité intrinsèque et un dispositif d'arrêt d'urgence. Cinq centres de transbordement seront construits; chacun comprendra des trémies de transbordement, des barrières de transfert, des vibrateurs et des indicateurs de goulotte obstruée.

Des convoyeurs à courroie seront construits dans le parc afin d'acheminer le concentré du culbuteur de wagons à l'engin de mise et de reprise au tas. Du centre de transbordement, le minerai sera acheminé soit vers le parc de stockage, soit vers le chargeur de navire du port de Sept-Îles. Les convoyeurs seront contrôlés par le système d'automate programmable liant l'engin de mise et de reprise au tas aux entrées du culbuteur de wagons. Les convoyeurs à

courroie seront enfermés dans des galeries qui procureront une protection contre le vent durant le fonctionnement ainsi que l'accès pour l'entretien et le nettoyage des deux côtés du convoyeur. La structure du convoyeur sera supportée du dessus de la galerie afin de permettre l'accès sans obstructions pour le nettoyage sous la courroie de retour. Des goulottes et des bacs sont prévus à chaque emplacement de virage du support pour récupérer le concentré lors du nettoyage du plancher. Tous les convoyeurs à courroie seront d'une largeur approximative de 72 pouces (1,83 m) et emploierons des roues folles de 35 degrés et fonctionneront à une vitesse de 3 m/s environ. La charge des courroies est prudente afin de permettre des pointes jusqu'à 50 pour cent de la capacité. Les moteurs des convoyeurs seront dotés de démarreurs progressifs électroniques afin de permettre une accélération sans à-coups dans toutes les conditions de fonctionnement. Bien que des dispositifs de nettoyage soient installés sur les poulies de la tête, des dispositifs de tension seront intégrés à chaque tout de transfert afin de contenir toute quantité de concentré qui peut s'accumuler à ces endroits. À tous les points de transfert où le concentré tombe d'une courroie sur l'autre, un système de goulotte enfermée et des filtres-collecteurs de poussière insérables seront utilisés afin de prévenir la production de poussière libre.

Des ateliers d'entretien seront également établis à l'installation, incluant un petit bâtiment et de l'infrastructure connexe pour le rangement d'équipement, de pièces de rechange et de fourniture d'entretien de l'engin de mise et de reprise au tas et les systèmes de convoyeurs, ainsi que des bureaux et des zones administratives. Les bâtiments sur les lieux seront construits avec une charpente en acier structurel, des fondations en béton et un revêtement métallique. Un court chemin d'accès en gravier sera construit depuis le réseau routier existant jusqu'à l'installation et à l'intérieur de celle-ci.

Durant l'exploitation, le terminal portuaire nécessitera au moins 10 MW d'électricité. L'installation recevra son alimentation électrique d'Hydro-Québec. Hydro-Québec établira et connectera la ligne de transmission à une nouvelle sous-station qui sera construite sur les lieux par Alderon. Le courant sera distribué à 25 kV et acheminé principalement par des chemins de câbles à l'intérieur des galeries des convoyeurs. Des transformateurs sur socle seront installés à chaque centre de transbordement pour réduire la tension de distribution à 600 V ou à 4160 V pour alimenter l'équipement de procédé. Chaque centre de transbordement sera équipé d'une salle électrique contenant les interrupteurs, les centres de commande des moteurs et l'équipement de commande du procédé.

L'alimentation en eau pour l'installation sera réalisée par l'interconnexion au système d'aqueduc existant du port qui est relié au système municipal de Sept-Îles.

En raison de la nature non combustible du concentré de minerai de fer, ainsi que de la construction des bâtiments, la protection contre l'incendie comprendra des détecteurs de fumée et de chaleur dans les bâtiments de procédé et dans les galeries de convoyeurs qui communiqueront avec un panneau d'alarme d'incendie centralisé situé dans la principale salle de commande. Des systèmes de gicleurs secs ou humides ne sont pas prévus pour le moment, bien que des extincteurs manuels adéquats seront situés à des endroits stratégiques dans les diverses structures et galeries de convoyeurs.

L'installation sera entourée d'une clôture métallique galvanisée (d'une hauteur approximative de 3 m) afin de limiter l'accès au personnel autorisé seulement. L'accès automobile sera contrôlé par des barrières à commande par carte électronique dans les zones achalandées et par des barrières pivotantes pour l'accès aux fins d'entretien. Les bâtiments et les structures qui ne sont pas protégées par des clôtures seront normalement verrouillés afin d'en empêcher l'accès.

2.5.2 Boucle ferroviaire

Afin de pouvoir recevoir des trains et les vider du concentré de minerai de fer aux installations portuaires, le terminal Kami comprendra la construction et l'exploitation d'une boucle ferroviaire au port de Sept-Îles.

Environ 3,5 km de nouvelle voie ferrée simple seront requis dont la majorité sera située sur des terrains appartenant à l'Administration portuaire avec une courte voie d'accès (300 m environ) située sur des terrains appartenant à Cliffs Resources. CFA exploitera la voie ferrée et la nouvelle section sur la propriété de Cliffs.

La boucle ferroviaire proposée reliera la voie ferrée de CFA existante à un point situé à plusieurs centaines de mètres au sud-ouest du terminal Kami proposé, au branchement ouest existant de la boucle ferroviaire de Cliffs (Bloom Lake). De là, elle se prolongera pour former une boucle qui encercle la zone existante et d'expansion future utilisée par la zone de déchargement et d'empilage du concentré de Cliffs. Un train entrant sur la voie se rendra au culbuteur de wagons, exécutera le processus de déchargement, puis suivra la boucle de manière à ce que le train puisse retourner directement au CFA. Étant donné que la nouvelle voie forme une boucle, il n'est pas nécessaire d'ajouter des voies ou des aiguillages pour permettre aux locomotives de faire le tour des trains qui ont été livrés pour le déchargement. La disposition de la boucle ferroviaire permettra également toute expansion potentielle future des installations ferroviaires ou d'empilage utilisées par l'exploitation de Cliffs (Bloom Lake).

La boucle ferroviaire est conçue pour accommoder au moins 120 wagons remplis de concentré de minerai de fer . Le culbuteur de wagons sera situé à mi-chemin environ de la boucle. Cela permettra de livrer 120 wagons au culbuteur pour le déchargement et le traitement des wagons sans entraver les activités du CFS ou l'accès aux voies de déchargement existantes de Cliffs (Bloom Lake). La nouvelle boucle ferroviaire sera utilisée exclusivement pour décharger des trains contenant du concentré de minera de fer d'Alderon.

L'installation comprendra un positionneur, un culbuteur de wagons et une trémie; cette dernière sera dotée d'une grille à barreaux, de vibrateurs, d'une goulotte et d'un convoyeur d'alimentation avec balance de pesée électronique pour indiquer le poids de chaque chargement et le poids total du concentré traité. Ces composants recevront le wagon rempli de minerai de fer qui sera alors guidé par le positionneur de wagon sur le culbuteur. Le culbuteur décharge le wagon en déposant son contenu dans la trémie. Un distributeur à palettes métalliques sous la trémie collecte et dirige le concentré de minerai vers les convoyeurs qui l'empileront ou le chargeront dans un navire qui attend. Un bâtiment de déchargement de wagons enfermera le culbuteur de wagons rotatif et le dispositif de repérage de wagon. Une description des diverses procédures et activités d'exploitation associées à la boucle ferroviaire proposée sera présentée dans une autre section.

La boucle ferroviaire proposée franchira deux cours d'eau. Des ponceaux à dalot prémoulés seront installés aux franchissements du ruisseau à la Baleine de chaque côté de la boucle. Ces structures seront nécessaires pour fournir une résistance structurelle adéquate pour la combinaison de la charge ferroviaire et la charge du remblayage de plateforme à ces franchissements du ruisseau. La conception est basée sur la probabilité d'un événement centenaire d'une durée de plus de 15 minutes en supposant des coefficients de ruissellement adéquats pour les diverses zones.

La modification du franchissement de cours d'eau sera aussi requise là où la voie du CFA vers le bâtiment de culbuteur de Cliffs (Bloom Lake) franchit un ruisseau sans nom à l'ouest du culbuteur. Le remblayage existant devra être élargi vers le sud afin d'accommoder la nouvelle voie ferrée pour la boucle Alderon, ce qui nécessite l'allongement vers le sud du ponceau en acier ondulé existant. Le ponceau existant est estimé à une longueur approximative de 60 m et l'élargissement du remblai pour accommoder la nouvelle voie exigera une rallonge du ponceau existant sur au moins 6 m. Le ruisseau sans nom doit aussi être franchi par le train vide sur le côté de retour de la boucle ferroviaire à 50 m environ du franchissement du CFA décrit plus haut. Une nouvelle structure de franchissement de cours d'eau sera nécessaire à cet endroit qui est similaire au ponceau adjacent de CFA. Le terre-plein de voies ferrées et le ponceau au franchissement doivent être suffisamment larges pour accommoder la voie de la boucle d'Alderon et la future voie de la boucle Cliffs. Un ponceau simple en acier ondulé fournira la structure nécessaire et un chemin d'écoulement au franchissement. Étant donné la largeur du terre-plein et la différence de hauteur entre le haut du rail et l'eau, la longueur de ce nouveau ponceau est estimée à 60 m.

La construction de la boucle ferroviaire exigera aussi le déplacement d'environ 1 km de voie ferrée existante menant au tablier du traversier-rail du Port de Sept-Îles. Cette voie à déplacer appartient au Port de Sept-Îles et se trouve entre la boucle Wabush Mines et le quai du traversier-rail. La voie ferrée proposée par Alderon se trouvera sur le chemin de la voie existante, mais à une élévation de 21 m (la voie existante est à une élévation de 8 m). Pour accommoder la boucle ferroviaire, la voie du port doit être déplacée vers le nord d'environ 15 m sur une distance d'environ 1 km.

Un mur de soutènement devra aussi être construit à proximité de la boucle ferroviaire et la voie d'accès du traversier afin d'aborder la différence d'élévation entre les deux voies, de minimiser la distance sur laquelle la voie du port doit être déplacée vers le nord et d'éviter d'utiliser une pente de remblai traditionnelle qui forcerait la reconstruction de la voie d'accès du traversier près du rivage de la baie des Sept-Îles. L'emplacement du mur de soutènement sera accessible depuis les terrains industriels de l'exploitation de Cliffs (Bloom Lake) et de la nouvelle voie d'accès au traversier. Étant donné que le mur sera construit derrière la boucle ferroviaire, il sera remblayé pour former la plateforme de cette partie de la boucle ferroviaire.

2.5.3 Gestion de l'eau et de la poussière

Comme mentionné plus haut, le fond du parc sera muni d'une doublure qui agira comme barrière afin de garantir que l'eau de ruissellement sera collectée et traitée. L'eau de ruissellement sera collectée et s'écoulera par gravité vers un bassin de retenue afin d'être

traitée avant d'être déchargée. Le bassin de retenue des eaux de ruissellement est conçu pour recevoir de l'eau de ruissellement qui peut avoir été en contact avec le concentré de minerai de fer, bien que son volume de 25 000 m^3 soit basé sur la collecte pendant une période de 24 heures. Les zones drainées vers le bassin de retenu comprennent le parc de stockage du concentré, la cour d'entretien et les chemins et voies ferrées adjacents. Normalement, ce bassin serait maintenu à de bas niveaux afin de pouvoir collecter le volume produit par des orages ou des tempêtes graves.

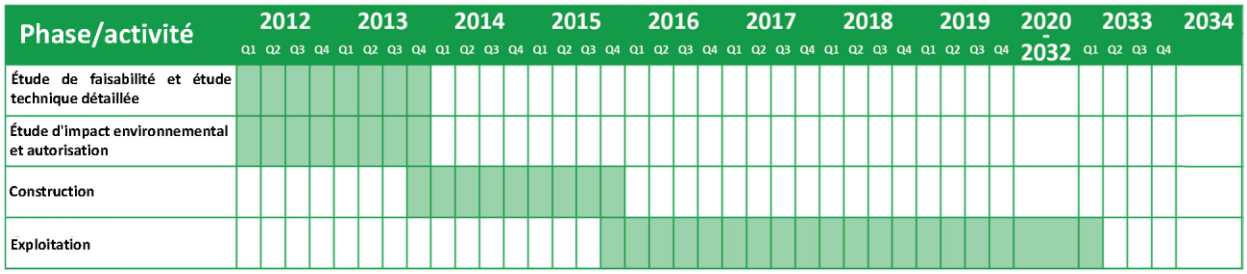
La construction de l'installation exigera le réalignement du ruisseau à la Baleine de son emplacement actuel, incluant l'emplacement et le profil, ainsi que l'ajout de ponceaux afin de permettre à l'eau de ruissellement de continuer à s'écouler sur le flanc de la colline vers la baie. Cette eau ne sera pas collectée dans le bassin de retenue pour le traitement puisqu'elle contourne le parc de stockage.

La production de poussière en suspension dans l'air sera contrôlée à chaque source. Lors des opérations de culbutage de wagons, un collecteur à filtre à air négatif d'une capacité de 2 200 m^3/min aspirera la poussière produite par le culbuteur de wagons rotatif et maintiendra un courant d'air continu dans le bâtiment du culbuteur par toutes les ouvertures. L'engin de mise et de reprise au tas sera utilisé d'une manière que lors de la mise au tas, le convoyeur sera tenu le plus près possible de la pile. Les convoyeurs à courroie seront enfermés dans des galeries et à tous les endroits où le concentré est transféré d'un convoyeur à l'autre, des collecteurs de poussière à filtre insérable d'une capacité de 230 m^3/min à chaque emplacement limiteront la poussière dans le système de goulotte du convoyeur de transbordement.

2.6 Activités et calendrier du projet

Le terminal Kami implique la construction et l'exploitation de chaque composant et installation décrits ci-dessus. Un calendrier global des divers stades et des activités associées du terminal Kami est présenté à la Figure 2.5.

Figure 2.5 Calendrier de haut niveau du projet (terminal Kami)



2.6.1 Construction

À la suite de la libération du processus d'ÉE et de l'obtention de l'approbation corporative formelle et autres approbations et permis règlementaires, les activités de construction du terminal Kami commenceront à la fin de 2014 ou au début de 2014 et seront terminées à la fin de 2015.

Les activités de construction du terminal Kami comprendront :

- le mouvement d'équipement, de matériaux et de personnel vers, dans et hors du site;
- la mobilisation et l'installation de toute infrastructure de construction nécessaire;
- la préparation du site (incluant le débroussaillage, l'essouchement et l'excavation, au besoin);
- l'établissement des bâtiments et des autres composants et installations;
- l'installation des systèmes, de l'équipement et des services publics associés; et
- la mise en service du terminal Kami.

Voici un aperçu initial général du calendrier prévu pour les diverses phases de la construction du terminal Kami :

- Débroussaillage : décembre 2013 – février 2014;
- Construction routière : janvier 2014 – août 2014;
- Préparation du parc de stockage : avril 2014 – mars 2015;
- Travaux de plomberie souterraine : mai 2014 – octobre 2014;
- Fondations de l'empileur : mai 2014 – août 2014;
- Convoyeurs à courroie : septembre 2014 – août 2015;
- Engin de mise et de reprise au tas : septembre 2014 – août 2015;
- Boucle ferroviaire : septembre 2014 – octobre 2015;
- Culbuteur de wagons et bâtiment : octobre 2014 – juillet 2015;
- Centres de transbordement : octobre 2014 – septembre 2015;
- Alimentation électrique et commandes : novembre 2014 – octobre 2015; et
- Nivellement du parc de stockage : avril 2015 – août 2015.

Des méthodes et des techniques standard et relativement courantes seront employées durant la phase de construction du terminal Kami qui sera réalisée conformément aux normes, règlements et permis environnementaux applicables.

Installation de déchargement, d'empilage, de stockage et de reprise du concentré

Les principales tâches et l'ordre général de la phase de construction comprennent, initialement le transport de l'équipement et des matériaux de construction jusqu'au site et à l'intérieur de celui-ci, et l'aménagement des zones utilisées pour la construction. Les zones utilisées pour la construction seront établies à des endroits stratégiques près des convoyeurs et de la boucle ferroviaire proposés et ailleurs dans l'empreinte du terminal Kami.

Le débroussaillage et le nivellement du site seront nécessaires pour préparer le site, y compris l'enlèvement d'arbres et de matières organiques et le nivellement de l'installation elle-même, ainsi que l'infrastructure associée, telle que la sous-station d'alimentation, les convoyeurs d'alimentation, les centres de transbordement, les installations d'entretien et d'autres bâtiments d'entreposage et de bureaux. Le débroussaillage et d'autres activités de perturbation du sol seront limités aux endroits où ils sont nécessaires au développement du terminal Kami. Les limites du débroussaillage seront définies au préalable et seulement les zones désignées seront débroussaillées. Les procédures normales de coupe d'arbres et de débroussaillage seront employées. Les arbres et les arbustes seront coupés avec des scies à chaîne et d'autres outils à main. Des méthodes de débroussaillage mécanique peuvent être employées dans les zones où la perturbation du sol ne causera pas la perte de terre végétale ou de sédimentation dans les cours d'eau et les nappes d'eau. Ce débroussaillage sera effectué en conformité avec les permis et les règlements applicables, et tout bois vendable sera récupéré. Les sols organiques seront dénudés et stockés pour la réutilisation éventuelle. Les matériaux excavés seront réutilisés comme matériaux d'emprunt si possible et s'ils ne sont pas jugés adéquats pour d'autres utilisations, ils seront éliminés adéquatement.

La construction de la route d'accès comprendra la coupe d'arbres et le débroussaillage le long du tracé proposé et le mouvement et le placement de matériaux pour former le terre-plein et la surface de gravier de la route. Le débroussaillage et l'essouchement seront réalisés comme décrit plus haut. Les matériaux produits par les activités de préparation du site seront utilisés pour la construction de la nouvelle route d'accès avec des matériaux additionnels obtenus de carrières hors de la propriété. Des sites et les sources existants seront utilisés s'il est possible et commode de le faire, et toute nouvelle carrière ou zone d'emprunt sera établie et exploitée en conformité avec les permis et les directives pertinents.

Des mesures de contrôle de l'érosion et de la sédimentation, comprenant notamment des infrastructures de drainage, seront aussi mises en œuvre, au besoin. Après les activités de nivellement et de préparation générale du site à l'intérieur de l'installation, la doublure et les couches de roche et d'autres matériaux seront installés sur le sol dans l'empreinte du parc de stockage.

Des techniques de construction standard seront également employées pour le développement des bâtiments et de l'infrastructure du site qui comprendra le débroussaillage, l'essouchement et le déblai-remblai, suivis de la construction des fondations, le montage des bâtiments, l'installation des systèmes électriques et d'autres services publics, et la réception et l'installation de l'équipement et des instruments. La structure des immeubles sera fabriquée d'une ossature d'acier recouverte de revêtement d'acier prépeint. Les fondations de béton prendront la forme de fondations superficielles, mais une étude géotechnique approfondie déterminera si la mise en place de piliers est nécessaire à certains endroits. Des canalisations d'eau seront installées pour connecter l'installation à l'aqueduc du port et de la communauté. La construction d'une sous-station électrique sur le site comprend le débroussaillage et le nivellement du site, l'excavation, l'installation des fondations et des structures de support et l'installation et l'essai de l'équipement électrique suivi éventuellement du raccordement au réseau d'Hydro-Québec.

Après les activités requises de préparation du site, les divers convoyeurs d'alimentation seront tracés, leurs cadres seront construits et les courroies et les automates programmes seront installés et testés. Les convoyeurs d'alimentation seront construits dans le parc de stockage, du culbuteur de wagons au centre de transbordement, puis à l'engin de mise et de reprise au tas. L'installation des instruments associés suivra. Un engin de mise et de reprise au tas sera aussi construit; le débit nominal de ce dernier répondra aux exigences de déchargement du parc de stockage et de chargement des navires. Il sera doté d'un répartiteur, de commandes PLC, de commandes à sécurité intrinsèque et d'un arrêt de secours.

Boucle ferroviaire

Le terminal Kami nécessite la construction de 3,5 km environ d'une nouvelle plateforme et de nouvelles voies au Québec. La conception de la voie ferrée respectera les normes prescrites pour la construction de voies ferrées de l'American Railway Engineering and Maintenance-of-Way Association (AREMA).

La nouvelle boucle ferroviaire sera construite principalement sur le territoire du Port de Sept-Îles actuellement utilisé à des fins industrielles, avec un cours segment de voie ferrée pour clore la boucle sur le terrain de Cliffs à l'extrémité ouest, principalement sur le droit de passage du CFA dans une zone industrielle. Comme mentionné, environ la moitié du terrain requis pour construire la boucle a déjà été débroussaillé dans le cadre de la construction du parc de stockage de minerai de fer de Cliffs (Bloom Lake). L'autre parcelle de terrain est principalement utilisée pour une carrière de roche. Le reste est actuellement non développé et doit être débroussaillé pour la construction.

La construction de la boucle ferroviaire exigera le déplacement d'environ 1 km de voie ferrée existante menant au tablier/voie d'accès du traversier-rail du Port de Sept-Îles. Le chemin de la Pointe-Noire existant et les lignes de transmission électrique et d'aqueduc dans le droit de passage de la route devront également être détournés vers la colline avant le début des travaux de construction de la voie ferrée.

L'ordre prévu des activités de construction de la boucle ferroviaire comprend :

- le débroussaillage et l'enlèvement de matières organiques au sud de la route existante;
- la construction de la nouvelle route, de la ligne de transmission et de l'aqueduc au sud des limites de la boucle ferroviaire;
- l'installation des ponceaux requis pour permettre à la boucle de franchir le ruisseau à la Baleine;
- le déplacement d'environ 1 km de la voie d'accès existante du traversier vers le nord d'environ 50 m (ainsi que la route et la ligne de transmission);
- la construction d'un mur de soutènement où la boucle ferroviaire et la voie d'accès au traversier sont adjacentes;
- la construction de la plateforme de la boucle ferroviaire;
- la construction du sous-ballast de la boucle ferroviaire;

- l'installation de nouveaux branchements dans la voie du CFA;
- la construction de la structure de voie ferrée et le placement de la couche de ballast initiale;
- l'ajout de ballast et l'alignement de la structure de la voie ferrée pour la conformité des tolérances verticales et horizontales;
- la finition du ballast et l'alignement; et
- la restauration des pentes exposées et des zones non industrielles avec de la matière organique enlevée du site lors des activités de débroussaillage.

Encore une fois, des procédures normales de coupe d'arbres et de débroussaillage seront employées. La matière végétale sera broyée et stockée pour la restauration des terres exposées lorsque la construction globale sera terminée. Pour les franchissements de cours d'eau nécessaires, des ponceaux à dalot prémoulés seront installés sur tous les franchissements du ruisseau à la Baleine de chaque côté de la boucle parce qu'ils sont nécessaires pour obtenir la résistance structurelle requise pour la combinaison du charge de la voie ferrée et la charge de la plateforme aux endroits où le ruisseau est franchi. Les franchissements peuvent être atteints d'un côté ou de l'autre en utilisant les chemins à proximité ou la structure de Cliffs (Bloom Lake).

Quant au déplacement de la voie d'accès existante du traversier, la construction de cette voie peut être réalisée en élargissant le remblai nord de la voie existante. Les véhicules ferroviaires ou semi-rail pourront placer le remblayage souterrain nécessaire et ensuite de placer les rails sur la nouvelle plateforme. Le mur de soutènement sera construit à l'endroit où la boucle ferroviaire et la voie d'accès du traversier sont adjacentes et, au besoin, pour aborder la différence d'élévation entre les deux voies ferrées et le désir d'éviter le remblai traditionnel qui forcerait la reconstruction de la voie d'accès du traversier sur la rive de la baie des Sept-Îles. Le mur de soutènement sera accessible depuis les terrains industriels de l'exploitation de Cliffs (Bloom Lake) et de la nouvelle voie d'accès au traversier. Étant donné que le mur sera construit derrière la boucle ferroviaire, il sera remblayé pour former la plateforme de cette partie de la boucle ferroviaire.

Le reste de la plateforme de la boucle ferroviaire nécessitera des travaux de déblai-remblai principalement dans du roc, ce qui pourrait nécessiter du dynamitage à certains endroits. Le roc excavé pour le déblayage le long du côté sud de la boucle sera utilisé pour le remblayage de la plateforme des côtés nord et ouest de la boucle. L'équipement de broyage existant sur place peut être utilisé (sous réserve d'un accord avec le Port de Sept-Îles) afin d'éviter à avoir à apporter d'autre équipement de broyage provenant d'un autre endroit. Des foreuses et des excavatrices seront utilisées pour les travaux de déblayage et des camions transporteront le roc excavé pour le broyage et éventuellement pour le remblayage. Des bouteurs à chenilles placeront le matériau de remblayage et des compacteurs effectueront le compactage nécessaire. Pour la construction du sous-ballast de la voie ferrée, du matériau granuleux broyé sera placé sur la plateforme finie par des camions à benne. Des niveleuses serviront à le répandre et à ajuster la pente finale du sous-ballast. Tout compactage nécessaire sera réalisé par des compacteurs à rouleau.

Deux nouveaux branchements seront nécessaires à chaque extrémité de la boucle ferroviaire à la voie ferrée CFA existante à l'extrémité ouest du projet. Les assemblages de branchement seront préconstruits sur des terrains déjà débroussaillés près de l'emplacement des branchements proposés ou transportés par train. La voie ferrée de CFA existante sera coupée et les branchements seront installés à l'emplacement des sections de voie droite qui ont été enlevées. Des excavatrices déjà sur place pourront être utilisées pour mettre les branchements en position. Une régaleuse à ballast et une bourreuse serviront à fixer les nouveaux branchements dans le ballast de la voie ferrée et à les aligner avec le reste de la voie. Les traverses seront espacées sur le sous-ballast conformément aux pratiques d'AREMA. Les rails seront enfilés dans les selles de rail sur les traverses et fixés avec des agrafes et des ancrages. Des grues semi-rails effectueront la majorité du travail de positionnement et de fixation.

Du ballast sera ajouté à la structure ferroviaire au moyen de wagons spécialisés ou de camions à benne. Du matériel ferroviaire spécialisé comprenant une régaleuse à ballast et une bourreuse positionneront le ballast et le compacteront sous la structure ferroviaire afin d'obtenir le bon alignement horizontal et vertical. La dernière couche de ballast sera placée et bourrée pour atteindre les tolérances requises pour une voie de garage selon AREMA. Les zones dégagées pour la construction ferroviaire et les nouvelles pentes de remblayage seront restaurées en utilisant des matières organiques récupérées lors des opérations de débroussaillage antérieures. Cela aidera à prévenir l'érosion des matériaux de remblayage granuleux et fournira la restauration environnementale des zones perturbées qui ne sont pas nécessaires pour l'exploitation du chemin de fer ou du port. Le matériau sera répandu par des camions à benne et des excavatrices et placé par des bouteurs à chenilles. De concert avec la construction de la boucle ferroviaire, le bâtiment et l'appareillage du culbuteur de wagons seront établis environ à mi-chemin de la boucle ferroviaire.

Nous prévoyons que tout le remblayage et la roche broyée seront produits par le déblayage du roc nécessaire pour l'aménagement du site. Cela comprend les exigences pour les routes et la plateforme et le ballast de la voie ferrée. Bien que le rapport déblai-remblai pour les travaux civils est presque équilibré, nous prévoyons qu'un surplus de roche sera disponible en raison du « foisonnement » qui se produit lorsque du roc est dynamité en petits morceaux. Le volume prévu de 250 000 m^3 est tel que le surplus de roche pourra être stocké à l'intérieur de la boucle ferroviaire à une hauteur raisonnable. Il sera dont disponible au besoin pour d'autres projets.

Les activités de construction seront planifiées et réalisées de manière à minimiser les effets causés par le ruissellement sur le site. Des clôtures antiérosion seront installées aux limites de la zone de travail afin de réduire le transport de limon et de fines dans l'eau de ruissellement de la zone. La machinerie sur place sera limitée à la quantité nécessaire pour la réalisation des travaux et le garage des machines et de l'équipement hors des heures d'ouverture sera restreint à une zone de garage particulière comprenant le confinement en cas de déversement accidentel.

Résumé des émissions et des décharges de la construction

Certaines des principales sources d'émissions et de décharges potentielles qui peuvent être associées aux activités de construction du terminal Kami et qui sont particulièrement pertinentes aux fins de cette ÉE comprennent :

- les émissions atmosphériques, incluant la libération de particules (poussière) durant des activités telles que le débroussaillage, l'excavation, le dynamitage, etc. (selon le modèle présenté au chapitre 14, incluant l'information sur les stations d'échantillonnage/surveillance de la qualité de l'air existantes et potentielles);
- les émissions de GES résultant de la consommation de carburant et de l'échappement de la machinerie lourde et des véhicules utilisés durant la construction;
- le bruit produit par la machinerie lourde et le dynamitage (selon les modèles pour l'exploitation, voir les sections ultérieures);
- les vibrations causées par la machinerie lourde et le dynamitage durant la construction (faible probabilité qu'elles soient perçues plus loin que quelques dizaines de mètres des chantiers, voir le chapitre 14).
- Les émissions lumineuses (éblouissement et lumière à projection verticale) de l'équipement de construction et de l'éclairage provisoire du chantier;
- la sédimentation possible dans les cours d'eau et les nappes d'eau lors des activités près ou dans les cours d'eau ou nappes d'eau; et
- la production de déchets (et leur élimination) durant l'ensemble de la phase de construction du terminal Kami.

Chacune de ces émissions ou décharges potentielles durant la construction est décrite (et lorsque possible et pertinent, quantifiée et modélisée) dans des sections ultérieures de cette ÉIE (particulièrement aux chapitres 14 et 16 et autres).

2.6.2 Exploitation et entretien

Lorsque la phase de construction du terminal Kami est terminée et que ces divers composants sont mis en service, la phase d'exploitation commence. Le calendrier actuel du projet indique que cette phase du terminal Kami commencera à la fin de 2015 (préproduction) et se poursuivra jusqu'en 2033 environ.

Boucle ferroviaire

Alderon prévoit engager CFA pour fournir des services d'exploitation ferroviaire sur la boucle ferroviaire. Le CFA est chevronné dans l'exécution des procédures de déchargement de train ayant exploité la boucle de déchargement de Cliffs (Wabush Mines) depuis 1965 et la voie de déchargement de concentré Cliffs (Bloom Lake) adjacente depuis 2010. CFA aura besoin de trois locomotives à grande puissance équipées d'un moteur de traction CA pour déplacer les trains d'Alderon. Il utilise actuellement un parc de locomotives General Electric modèle AC4400CW pour déplacer les trains de Cliffs (Bloom Lake) vers et depuis les installations de

déchargement. Il est probable que des locomotives du parc existant de CFA serviront également à desservir Alderon.

L'exploitation de la boucle ferroviaire sera menée selon les dispositions du Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada (REF) (Document de Transport Canada nº TC O 0-93) et la voie est sera spécialement classée comme voie non principale. En tant que telle, la voie sera exploitée comme une gare de triage et la vitesse des trains sera limitée à 25 km/h. Nous prévoyons que la plupart des mouvements des trains se feront à des vitesses inférieures à 25 km/h puisque le train devra s'arrêter au culbuteur, effectuer le positionnement du train au culbuteur et exécuter le déchargement des wagons avec des arrêts fréquents. D'après la définition dans le REF, les trains sur des voies non principales doivent se déplacer à vitesse réduite ce qui signifie une vitesse permettant au train de s'arrêter dans la moitié de la portée visuelle de l'équipement. Cette règle offre le minimum de protection nécessaire pour contrôler les mouvements du train sur une voie non principale. Les mouvements sont également contrôlés par l'opérateur du culbuteur de wagons qui ne pourra permettre l'accès à l'installation de culbuteur qu'à un train à la fois. De plus, il ne sera pas nécessaire que deux trains occupent la boucle ferroviaire simultanément.

Le concentré de minerai de fer sera expédié dans des wagons-tombereaux ouverts équipés pour le culbutage rotatif; chaque wagon-tombereau devrait transporter environ 100 tonnes de concentré. Les wagons-tombereaux ne seront pas équipés de portes dans le plancher.

Voici un résumé de la procédure générale d'exploitation de la boucle ferroviaire proposée :

- Un train complet de 240 wagons sera pris en charge par CFA à l'échangeur de QNS&L à la jonction de Sept-Îles de la gare de rassemblement du port près de la Pointe-Noire.
- Le train s'arrête sur une voie dans la gare de rassemblement. Les locomotives et les 120 premiers wagons se détachent et suivent la voie existante connectant la gare de rassemblement à la boucle ferroviaire.
- Les locomotives et les 120 wagons se rendent au bâtiment du culbuteur sur la boucle ferroviaire. Après avoir reçu la permission de l'opérateur du culbuteur, l'équipage positionne le premier wagon dans le culbuteur. La file de wagons sera engagée dans la machinerie de repérage et les locomotives se détachent et quittent le bâtiment du culbuteur. Elles font le tour de la boucle et entrent sur la voie du CFA.
- Les 120 premiers wagons seront déchargés sans être découplés à un taux de 1 wagon toutes les 60 secondes environ. (Si un culbuteur double est installé pour desservir des utilisateurs futurs, le taux de déchargement passera à 2 wagons toutes les 80 secondes environ.) À mesure que le minerai de fer est déchargé des wagons, la file de wagons est poussée le long de la boucle ferroviaire par le système de repérage du culbuteur.
- Une fois les 120 wagons vidés, les locomotives et l'équipage reviennent et accouplent les wagons. À ce point les wagons sont inspectés pour leur état physique, des défauts et l'état des freins. Tout wagon nécessitant des réparations sera identifié pour être retiré du train à l'arrivée à la gare de rassemblement. Les locomotives tirent les 120 wagons hors de la boucle ferroviaire.

- À leur retour, les locomotives découplent les wagons vides, accouplent le second groupe de 120 wagons chargés et les amène à la boucle ferroviaire.
- Lorsque le second groupe de 120 wagons est vidé selon les procédures expliquées plus haut et qu'il est ramené à la gare de rassemblement, un train complet de 240 wagons sera assemblé, inspecté et retourné à la mine Kami.

Durant les premières années de production de minerai de fer planifiée (au taux de 8M TPA), Alderon expédiera un minimum de 309 trains de concentré par année ou environ 1 train par jour. Lorsque la production aura doublé à 16M TPA, la procédure sera exécutée deux fois par jour avec deux trains arrivant à la gare de rassemblement chaque jour.

Comme noté dans la procédure d'exploitation ci-dessus, il ne sera pas nécessaire que les locomotives demeurent avec les wagons dans la boucle ferroviaire durant le déchargement. Cela aidera à éviter des problèmes de bruit et d'émission produits par les locomotives au ralenti dans le port durant le processus de déchargement. Aucune activité d'entretien de matériel roulant du chemin de fer n'est prévue sur la boucle ferroviaire proposée.

La boucle ferroviaire elle-même sera désignée pour les activités de transport lourd selon les spécifications d'AREMA, ce qui aidera à réduire la fréquence et l'ampleur de l'entretien de la voie ferrée sur la durée de vie de l'exploitation du transport de minerai. Les activités d'entretien sont classées en trois groupes : 1) inspection, 2) réparations légères et imprévues et 3) remplacement de composants importants. L'activité la plus fréquente sera l'inspection de la voie ferrée dont les exigences sont prescrites par le Règlement concernant la sécurité de la voie (RSV) (Document de Transport Canada nº TC E-54). En vertu du RSV, la boucle ferroviaire sera désignée comme une voie de garage Catégorie 1 pour une voie de garage à grand usage. Cette catégorie exige les activités d'inspection suivantes : inspection visuelle (rails et aiguillages) – deux fois par mois; inspection électronique de la géométrie – une fois par année; inspection des défauts de rail – une fois par année. Les inspections visuelles peuvent être effectuées à pied ou depuis un véhicule semi-rail léger. Les inspections électroniques et des défauts de rail sont effectuées avec des véhicules semi-rail. Ces activités seront réalisées lorsque la boucle n'est pas occupée par un train de minerai.

L'inspection des ponceaux et du drainage sera effectuée au moins une fois par année, durant les période à faible débit. Dans le cadre de l'inspection visuelle de la voie ferrée, les approches des ponceaux seront observées pour identifier tout problème potentiel, tel que l'accumulation d'eau ou l'obstruction par des débris. Des activités de réparation adéquates seront entreprises si des problèmes sont identifiés aux ponceaux et au drainage.

Les réparations légères ou imprévues peuvent être réalisées lorsque des défauts de rail sont identifiés durant le processus d'inspection ou lorsque l'équipage d'un train ou d'autres personnes découvrent des problèmes. Les activités types comprennent le remplacement de traverses ou de fixations de rails cassées, tel que des éclisses, des agrafes ou des crampons, la réparation de rails cassés ou le rembourrage de ballast autour des traverses. Ces activités nécessiteront l'utilisation de petits ou de moyens véhicules semi-rail et un groupe de 3 à 5 employés, et elles devraient être accomplies typiquement dans une période de deux à huit

heures. Un approvisionnement adéquat de composants de rechange pour les réparations mineures sera entreposé dans un lieu sûr sur le site.

Le remplacement de composants principaux sera effectué lorsque des éléments importants de la structure ferroviaire ont atteint la fin de leur durée de vie utile et doivent être complètement remplacés. Cela peut comprendre, par exemple, le remplacement de rails ou de traverses ou le nettoyage/dégagement et remplacement du ballast. La fréquence de remplacement des rails est principalement liée au tonnage passant sur la voie ferrée alors que les cycles remplacement des traverses et du ballast sont liés aux années de service depuis l'installation. Le tonnage cumulatif prévu et les années de service sur la période de livraisons de minerai de fer de 20 ans ne sera probablement pas suffisante pour justifier des activités de remplacement majeures dans le cadre du terminal Kami.

Installation de déchargement, d'empilage, de stockage et de reprise du concentré

Après le déchargement du concentré des wagons par le culbuteur de wagons rotatif, le concentré tombe dans un grand bac souterrain. Le concentré est retiré du bac du culbuteur par un distributeur à palettes mécaniques qui envoie le concentré à une vitesse contrôlée à un convoyeur à courroie de 72 pouces qui se rend au convoyeur du parc de stockage qui remplit plusieurs rôles : 1) il est utilisé pour envoyer le minerai à l'engin de mise et de reprise au tas au moyen d'un répartiteur mobile lors du déchargement des wagons; 2) il sert à recevoir du minerai de l'engin de mise et de reprise au tas lors des activités de chargement de navire; et 3) il peut servir à contourner l'engin de mise et de reprise au tas s'il s'avère nécessaire de charger un navire directement des wagons arrivant au port.

L'engin de mise et de reprise au tas est une grosse machine qui fonctionne sur des rails pour empiler le concentré en longues piles triangulaires de chaque côté ou pour reprendre le concentré en utilisant une excavatrice de type à roue à godets afin de charger le convoyeur du parc de stockage. Le convoyeur du parc de stockage alimente le concentré dans une cellule d'attente afin d'adoucir le fonctionnement de l'engin de mise et de reprise au tas et de produire un débit uniforme de concentré au régime de conception de 8 000 tonnes/h aux chargeurs de navires du Port de Sept-Îles.

De là, le concentré de minerai de fer sera repris et acheminé à un convoyeur et à une installation de chargement de navire communs exploités par le Port de Sept-Îles et qui lui appartiennent. De grandes galeries qui enferment les convoyeurs de 72 po et des tours de transfert transportent concentré au-dessus du sol à la tour de transfert du Port de Sept-Îles qui dirige alors le concentré au chargeur de navire voulu.

Basé sur l'utilisation de navires de 230 000 tonnes de porte en lourd, les exigences annuelle d'expédition de concentré Alderon sont de 35 navires par année environ au début et passant à 70 navires par année après que la production aura doublé.

Résumé des émissions et décharges opérationnelles

Certaines des principales sources d'émissions et de décharges potentielles qui peuvent être associées aux activités d'exploitation et d'entretien du terminal Kami et qui sont particulièrement pertinentes aux fins de cette ÉE comprennent :

- les émissions atmosphériques, incluant la production et la dispersion de poussières diffuses lors des activités opérationnelles telles que la réception, le mouvement, le stockage et la reprise éventuelle, et le transport du concentré (tel que modélisé au chapitre 14);
- les émissions de GES résultant de la consommation de carburant et le l'échappement du moteur de l'équipement et des véhicules utilisés au terminal Kami (tel que quantifié au chapitre 14).
- les émissions sonores résultant des composants et des activités opérationnelles telles que le trafic ferroviaire, le transbordement et le stockage du concentré et son éventuel mouvement vers les navires (tel que modélisé au chapitre 14);
- les vibrations et le bruit transmis par le sol causés par le trafic ferroviaire et d'autres activités (calculé et décrit au chapitre 14);
- les émissions lumineuses produites par l'éclairage sur place obligatoire;
- le ruissellement de l'eau du parc de stockage de concentré et les problèmes potentiels de l'eau rouge associés dans l'environnement aquatique adjacent; et
- la production de déchets (et leur élimination) durant l'ensemble de la durée de vie opérationnelle du terminal Kami.

Chacune de ces émissions ou décharges potentielles est décrite (et lorsque possible et pertinent, quantifiée et modélisée) dans des sections ultérieures de cette ÉIE (particulièrement aux chapitres 14 et 16 et autres).

Dans le cadre du projet du terminal Kami, les sources potentielles de déchets solides ou non dangereux comprennent les ordures ménagères (p. ex., bureaux et coin repas) et les déchets de construction. Ces déchets seront séparés selon qu'ils sont recyclables ou non, et les matières recyclables seront collectées et acheminées à des installations de recyclage titulaires d'un permis par les services locaux autorisés, conformément aux règlements en vigueur. Des efforts seront faits afin de réduire au minimum la quantité de déchets produits en mettant en application, dans la mesure du possible, le principe des quatre R (réduction, réutilisation, recyclage et récupération). Les déchets non recyclables seront transportés hors site à un dépotoir existant et approuvé.

Un plan intégré de gestion des déchets (PIGD) sera élaboré et mis en œuvre dans l'ensemble du terminal Kami. Il déterminera les types de déchets produits au terminal Kami; fournira des directives générales en matière de manipulation, de stockage, de transport, de traitement et d'élimination des déchets; et intégrera les principes de base de gestion des déchets axés sur la réduction, la réutilisation, le recyclage, la récupération et l'élimination des déchets.

Un réservoir de stockage de l'huile usée sera installé au site. Les huiles usées seront recueillies aux fins de recyclage ou de réutilisation, puis stockées, transportées et mises au rebut conformément aux règlements fédéraux et provinciaux en matière d'évacuation des déchets.

2.6.3 Fermeture et mise hors service

Pour le moment, nous n'avons pas l'intention de fermer ou de mettre hors service le terminal Kami proposé étant donné la valeur et l'utilité établies de cette infrastructure pour l'exploitation future du port et son adaptabilité probable à d'autres utilisateurs existants ou futurs. Il est donc prévu qu'à la fin de l'exploitation par Alderon, cette infrastructure sera transférée à un autre propriétaire exploitant.

L'installation sera soumise à un entretien périodique, au besoin, et il est supposé qu'elle sera en usage de manière permanente. Ainsi des plans formels et distincts pour sa mise hors service n'ont pas été développés. Si la mise hors service s'avérait nécessaire pour une partie ou l'ensemble de l'installation, un plan détaillé de mise hors service sera développé et mis en œuvre conformément aux normes acceptables de l'époque par le propriétaire exploitant du moment et en consultation avec les organismes règlementaires pertinents.

2.6.4 Modifications possibles du projet

La description du terminal Kami présentée dans les sections précédentes offre un aperçu des composants et des activités du terminal Kami proposé d'après l'information disponible et élaborée jusqu'à présent et reflète l'état actuel de la planification et de la conception du terminal Kami. Encore une fois, comme il est courant dans tout projet de développement proposé, nous prévoyons que lors de la conception détaillée à venir le plan conceptuel du terminal Kami pourrait subir des modification et une évolution basée sur des considérations techniques, économiques, environnementales et sociales, y compris les conclusions et les résultats éventuels du processus d'ÉE et des activités de consultation actuelles d'Alderon qui y sont associées. Cela souligne le rôle important des ÉE comme outil de planification qui doit donc être appliqué à un stade relativement peu avancé de la conception du terminal Kami afin qu'il puisse aider à informer et à influencer la planification et les décisions liées aux projets de développement proposés.

Il n'est donc pas possible à ce moment-ci de fournir une description détaillée et complète des modifications à venir possibles de la description du terminal Kami qui seraient issues de la planification actuelle et future. Une évolution future possible entraînant un ajustement au concept du terminal Kami, par exemple, pourrait être la modification de l'aménagement global du terminal Kami selon laquelle l'installation de déchargement, d'empilage, de stockage et de reprise du concentré pourrait se trouver plus près de la boucle ferroviaire ou possiblement entièrement à l'intérieur de celle-ci. Une enquête et une évaluation plus approfondies de cette option sont nécessaires, y compris la considération du territoire disponible, les aménagements et les emplacements généraux et les procédures et la logistique associées durant la construction et l'exploitation. Outre les avantages économiques et techniques possibles (tels que ceux résultant de distances réduites pour le transbordement du concentré), de telles modifications à la configuration réduiraient probablement l'empreinte globale du terminal Kami. Encore une fois, cette modification possible de l'aménagement du terminal Kami nécessite une

analyse supplémentaire considérable et, pour le moment, la conception du terminal Kami présentée dans ce chapitre demeure ce que propose Alderon.

Toutes autres modifications du même genre ne devraient toutefois pas affecter ou modifier de manière substantielle la portée du terminal Kami de ce qui est décrit dans le présent document ou, en particulier, produire d'effets environnementaux négatifs nouveaux ou accrus.

Il est également important de noter que plusieurs composants et activités du terminal Kami exigeront des permis environnementaux et/ou d'autres autorisations fédérales, provinciales ou municipales particuliers. Le processus de délivrance de permis après l'ÉE présentera une occasion pour les ministères et organismes règlementaires concernés de recevoir et d'étudier ces dessins détaillés et d'établir des modalités et conditions particulières pour éviter ou réduire davantage les effets environnementaux. Alderon et/ou ses entrepreneurs identifieront, demanderont et respecteront tous les permis et toutes les autres autorisations requis pour la construction et/ou l'exploitation du terminal Kami.

2.7 Exigences en matière de main-d'œuvre

Les phases de construction et d'exploitation du terminal Kami créeront es avantages d'emploi et socio-économiques associés importants tel que décrit ailleurs dans cette ÉIE. Les sections qui suivent présentent un aperçu des exigences en main-d'œuvre estimées qui seront associées à chaque phase des composants québécois du développement.

2.7.1 Main-d'œuvre de construction

La phase de construction du terminal Kami s'étendra sur une période d'environ deux ans et produira d'importants avantages d'emploi.

Les Tableaux 2.2 et 2.3 résument la main-d'œuvre estimée pour la construction (2014 et 2015) qui, comme illustré, comprendra une large gamme de corps de métier. Une indication du nombre et de la répartition temporelle de ces corps de métier et activités durant toute la phase de construction du terminal Kami est présentée à l'Annexe D.

Le nombre projeté des effectifs de construction va de 30 environ à près de 300 travailleurs durant les périodes de pointe. La dotation en personnel comprend des gestionnaires de construction, des ingénieurs, des manœuvres, des mécaniciens de chantier, des monteurs de charpente métallique, des menuisiers, des conducteurs d'équipement lourd, des électriciens, des maçons et d'autres corps de métiers selon le besoin pour réaliser des tâches de construction. La plupart sinon tous ces postes seront des emplois à temps plein.

Tableau 2.2 Résumé des estimations d'emplois dans la construction

Description	Heures-personnes	Durée de la tâche (mois)	Taille de l'équipe	Mois-personnes	2014				2015			
					T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Débroussaillage	4200	3	9	26	9							
Préparation du parc de stockage	78650	12	41	492		41	41	41	41			
Nivellement du parc de stockage	20500	5	26	128						26	26	
Construction routière	28800	8	23	180		23	23	23				
Déplacement des canalisations souterraines	15600	6	16	98			16					
Boucle ferroviaire	54400	14	24	340		24	24	24	24			
Autres infrastructures ferroviaires (CFA)	116000	14	52	725		52	52	52	52			
Engin de mise et de reprise au tas	75000	12	39	469					39	39	39	39
Fondations de l'empileur	9750	4	15	61				15				
Convoyeurs à courroie	70695	12	37	442			37	37	37	37		
Culbuteur de wagons et bâtiment	54000	10	34	338				34	34	34		
Centres de transbordement	20000	12	10	125			10	10	10	10		
Alimentation électrique et commandes	60775	12	32	380					32	32	32	32
Divers	80000	24	21	500	21	21	21	21	21	21	21	21
Totaux	**688370**			**4302**	**30**	**160**	**224**	**257**	**290**	**198**	**117**	**92**

Tableau 2.3 Résumé des estimations d'emplois dans la construction selon le corps de métier

Branches du personnel	Poste	Code CNP	Temps sur le chantier (mois)	Heures-personnes estimées	Nombre moyen de personnes par mois sur le chantier
Débroussaillage	Conducteur d'équipement lourd	7521	3	4,200	9
	Manœuvre	7611			
	Conducteur de scies à chaîne et d'engins de débardage	8421			
	Opérateur de machinerie forestière	8241			
	Contremaître	8211			
Préparation du parc de stockage	Conducteur d'équipement lourd	7521	12	78,650	41
	Technologues et techniciens en génie civil	2231			
	Arpenteur	2154			
	Manœuvre	7611			
	Contremaître	7302			
Nivellement du parc de stockage	Conducteur d'équipement lourd	7521	5	20,500	26
	Manœuvre	7611			
	Foreur / dynamiteur	7372			
	Arpenteur	2154			
	Ingénieur civil	2131			
	Technologues et techniciens en génie civil	2231			
	Contremaître	7302			
Construction routière	Conducteur d'équipement lourd	7521	8	28800	23
	Ingénieur civil	2131			
	Technologues et techniciens en génie civil	2231			
	Manœuvre	7611			
	Contremaître	7302			
Déplacement des canalisations souterraines	Conducteur d'équipement lourd	7521	6	15600	16
	Tuyauteur	7252			
	Soudeur	7237			
	Manœuvre	7611			
	Contremaître	7203			
Boucle ferroviaire	Conducteur d'équipement	7521	14	54400	24
	Ingénieur civil	2131			
	Monteur de charpente métallique	7236			

Branches du personnel	Poste	Code CNP	Temps sur le chantier (mois)	Heures-personnes estimées	Nombre moyen de personnes par mois sur le chantier
	Technologues et techniciens en génie industriel et en génie de fabrication	2233			
	Manœuvre	7611			
	Contremaître	7201			
Autres infrastructures ferroviaires (CFA)	Conducteur d'équipement lourd	7521	14	116000	52
	Technologues et techniciens en génie industriel et en génie de fabrication	2233			
	Monteur de charpente métallique	7236			
	Technologues et techniciens en génie civil	2231			
	Manœuvre	7611			
	Contremaître	7201			
Engin de mise et de reprise au tas	Conducteur d'équipement lourd	7521	12	75000	39
	Grutier	7371			
	Soudeur	7237			
	Mécanicien de chantier	7311			
	Électricien	7241			
	Représentant de fournisseur	6221			
	Ingénieur électricien	2133			
	Ingénieur mécanicien	2132			
	Manœuvre	7611			
	Contremaître	9226			
Fondations de l'empileur	Conducteur d'équipement	7521	4	9750	15
	Soudeur	7237			
	Monteur de charpente métallique	7236			
	Ingénieur civil	2131			
	Manœuvre	7611			
	Contremaître	7201			
Convoyeurs à courroie	Électricien	7242	12	70695	37
	Manœuvre	7611			
	Technologues et techniciens en génie industriel et en génie de fabrication	2233			
	Ingénieur électricien	2133			
	Ingénieur mécanicien	2132			
	Contremaître	7201			
Culbuteur de	Mécanicien de chantier	7311	10	54000	34

Branches du personnel	Poste	Code CNP	Temps sur le chantier (mois)	Heures-personnes estimées	Nombre moyen de personnes par mois sur le chantier
wagons et bâtiment	Soudeur	7237			
	Monteur de charpente métallique	7236			
	Électricien	7242			
	Manœuvre	7611			
	Contremaître	7201			
Centres de transbordement	Tôlier	7233	12	20000	10
	Architecte	2151			
	Ingénieur civil	2131			
	Monteur de charpente métallique	7236			
	Couvreur	7291			
	Électricien	7241			
	Conducteur d'équipement	7521			
	Manœuvre	7611			
	Contremaître	7205			
Alimentation électrique et commandes	Monteur de lignes	7244	12	60775	32
	Électricien de réseau électrique	7243			
	Électricien industriel	7241			
	Monteur de lignes électriques et de câbles	7244			
	Monteur de lignes et de câbles de télécommunication	7245			
	Installateurs et réparateurs de matériel de télécommunications	7246			
	Ingénieur électricien	2133			
	Ingénieur mécanicien	2132			
	Manœuvre	7611			
	Contremaître	7202			
Divers	Superviseur du personnel de soutien administratif	1211	24	80000	21
	Technicien en comptabilité	1311			
	Professionnel en ressources humaines	1121			
	Agents de ressources humaines et de recrutement	1223			
	Agents aux achats	1225			
	Réceptionniste	1414			
	Employé de soutien de bureau général	1411			
	Infirmière autorisée	3012			

Branches du personnel	Poste	Code CNP	Temps sur le chantier (mois)	Heures-personnes estimées	Nombre moyen de personnes par mois sur le chantier
	Gardien de sécurité	6541			
	Superviseur de gardiens de sécurité	6316			
	Inspecteur de la santé et sécurité	2263			
	Inspecteur	2263			
	Superviseur environnemental	2263			

Des arrangements pour l'hébergement et le transport des travailleurs de la construction seront pris au cas par cas. Le transport entre Sept-Îles et le terminal de la Pointe-Noire par autobus ou par traversier peut être entrepris privément ou par l'entrepreneur si nécessaire et si jugé économique. Sinon, le mode de transport normal jusqu'au chantier sera par véhicule personnel. Au besoin, Alderon impliquera la municipalité pour aborder des problèmes du terminal Kami liés à l'hébergement et au transport.

La planification des ressources humaines, y compris le développement de plans en matière d'équité d'emploi, d'apprentissage et autres stratégies, est en cours pour le terminal Kami, et Alderon mène des consultations et travaille avec une gamme de ministères et d'organismes gouvernementaux, d'établissements d'enseignement, d'organisme de travail et autres. La section et les tableaux ci-dessus présentent une indication générale (estimations actuelles) du nombre probable et de la plage de corps de métiers qui seront requis durant la construction du terminal Kami selon le stade actuel de planification et de conception. En somme, la nature et la composition de la main-d'œuvre du terminal Kami, incluant les exigences d'admission, les niveaux de compétence, la composition des compétences, et le rapport de compagnons d'apprentissage et d'apprentis associés seront probablement similaires à ceux d'autres projets de développement similaires. L'information sur les tâches générales et les exigences en matière de formation et d'expérience pour chaque métier énuméré ci-dessus se trouve à RHDCC (2011).

2.7.2 Main-d'œuvre d'exploitation

La phase d'exploitation du terminal Kami commencera lorsque la construction et la mise en service seront terminées, et sa durée prévue ira de la fin de 2015 environ (préproduction) à 2033. Le Tableau 2.4 résume les besoins estimés de main-d'œuvre d'exploitation. Comme illustré, la main-d'œuvre d'exploitation comprendra aussi une gamme de corps de métiers dont la plupart, sinon tous, seront des emplois à temps plein.

Tableau 2.4 Résumé des estimations d'emplois pour l'exploitation

Poste	Code CNP	Quarts / jour	Personnel
Opérations ferroviaires	7622 / 7361	2	2
Opérations de déchargement de wagons	7521	1	2
Parc de stockage	7521 / 7611	1	2
Chargement de navires	7521 / 7622	1	2
Contrôles du système	7521	1	2
Entretien	6733 / 7312	1	3
Administration	1221 / 1241	1	2
Personnel d'entretien ferroviaire	7314	1	2
		Totaux	**17**

Ici encore, des arrangements pour l'hébergement et le transport des travailleurs de la construction seront pris au cas par cas. Nous nous attendons que la plupart, sinon toute, la main-d'œuvre d'exploitation résidera dans une distance raisonnable de la Pointe-Noire. Le transport entre Sept-Îles et le terminal de la Pointe-Noire par autobus ou par traversier peut être entrepris privément ou par les entrepreneurs si nécessaire et si jugé économique. Sinon, le mode de transport jusqu'au terminal Kami sera par véhicule personnel pour la durée de l'exploitation de l'installation.

2.8 Autres moyens de réalisation du projet

En tant qu'important et inestimable outil de planification, l'ÉE est destiné à informer et à influencer la conception du projet et ce faisant, d'aider à aborder les résultats environnementaux potentiels des projets de développement proposés. Le processus d'ÉE permet donc d'identifier, d'analyser et d'évaluer des substituts possibles aux concepts et aux approches du projet afin d'intégrer directement les considérations environnementales dans la planification du projet le plus tôt possible. Ainsi et tel que requis en vertu des lois provinciales et fédérales sur les ÉE et les lignes directrices de l'ÉIE émises pour le terminal Kami et l'ÉE, cette ÉIE doit donc aussi considérer d'autres moyens de réaliser le projet qui sont techniquement et économiquement faisables, ainsi que les effets environnementaux potentiels de tels substituts.

Les autres possibilités au développement et à l'exploitation du terminal Kami pourraient inclure le transport du concentré de minerai de fer de la mine Kami à au moins un autre port du Québec, du Labrador ou ailleurs, en utilisant le réseau routier existant et/ou en développant une nouvelle infrastructure routière et/ou ferroviaire vers au moins un de ces autres endroits. Le terminal Kami tel que planifié et proposé actuellement comprend l'utilisation de systèmes ferroviaires existants et établis de longue date et le port existant de Sept-Îles qui servent au transport de minerai de fer depuis des mines existantes dans l'ouest du Labrador depuis plus de cinq décennies et qui seront utilisés par plusieurs exploitations à venir dans la région. La disponibilité et l'utilisation de ces installations et systèmes existants et les distances, processus et coûts associés sont les principaux volets de la viabilité et de l'attraction économique, et du bien-fondé environnemental du terminal Kami. Les substituts tels que l'utilisation du transport

routier existant vers d'autres ports (tels que Happy Valley-Goose Bay ou d'autres) ou le développement d'une nouvelle infrastructure ferroviaire vers ces endroits ne sont pas jugés des substituts économiquement viables (ou environnementalement préférables) au concept du terminal Kami.

Dans le cadre de la planification et de la conception du terminal Kami, des substituts ont été identifiés et évalués pour les éléments suivants :

1) d'autres emplacements pour l'installation proposée de déchargement, d'empilage, de stockage et de reprise du concentré; et
2) d'autres emplacements et tracés pour la boucle ferroviaire proposée.

Voici un résumé des divers autres moyens de réaliser le projet et les principaux facteurs techniques, économiques et environnementaux qui ont mené à la sélection des substituts privilégiés qui sont proposés et évalués. Ces évaluations ont été réalisées durant les premiers stades de planification du terminal Kami afin de permettre une évaluation environnementale ciblée et complète d'un terminal Kami viable.

2.8.1 Installation de déchargement, d'empilage, de stockage et de reprise du concentré

Sur le plan de l'emplacement des installations proposées de déchargement, d'empilage, de stockage et de reprise du concentré au Port de Sept-Îles, le terminal Kami sera situé dans un site portuaire existant et très actif. Cette installation est en exploitation depuis des décennies et soutient actuellement les activités de plusieurs utilisateurs industriels, ce qui limite beaucoup la disponibilité de terrains et force donc des considérations importantes en matière d'emplacement et de logistique.

Après une recherche intensive de terrains possiblement convenables pour les installations de déchargement, d'empilage, de stockage et de reprise, nous avons identifié trois emplacements possibles (Figure 2.6). Les options 1 et 2 sont des parcelles sur la Pointe-Noire qui ont été proposées par le Port de Sept-Îles, toutes deux situées à une proximité raisonnable du chargeur de navires et donc relativement similaires dans l'ensemble. L'option 1 est privilégiée (et proposée) puisqu'elle implique des coûts de construction globaux inférieurs et des convoyeurs plus courts; elle est donc considérée comme étant avantageuse des points de vue techniques et économiques. L'option 3 se situe sur des terrains actuellement détenus par Seven Islands Development Corporation à l'est de Sept-Îles, près de l'embouchure de la rivière Moisie. Même si les terrains de l'option 3 convenaient au parc de stockage du concentré et à l'accès ferroviaire, ils n'offrent pas d'accès au rivage. Les terrains situés entre le site et le rivage appartiennent à la municipalité de Sept-Îles. Cette option exigerait en outre la construction d'un appontement sur chevalets de deux kilomètres pour atteindre des eaux suffisamment profondes, d'un quai, de duc-d'Albe pour l'accostage et d'un chargeur de navire. Étant donné que cela exigerait des activités de construction plus importantes et différentes, y compris des travaux en milieu marin, cette option a été jugée moins préférable des points de vue techniques, économiques et environnementaux.

2.8.2 Boucle ferroviaire

Quant aux besoins de transport du terminal Kami, l'infrastructure ferroviaire et de culbuteur de wagons existants desservant l'exploitation Cliffs Bloom Lake est inadéquate pour les volumes futurs prévues pour Alderon et Cliffs. L'éperon en cul-de-sac existant exige que les trains de 160 wagons arrivant du Bloom Lake soient divisés en trois chaînes pour le déchargement. Les trains de 240 wagons devront être séparés en au moins quatre chaînes pour être déchargés à cette installation. Ce type d'exploitation est considéré comme étant relativement moins efficace sur le plan de l'utilisation de carburant par les locomotives, les émissions et les problèmes potentiels de bruit. Par exemple, l'arrivée d'un train Cliffs et d'un train Alderon chaque jour selon le scénario exigerait huit voyages par jour entre la gare de rassemblement et le culbuteur. Ce scénario d'exploitation ferroviaire complexe a été jugé mal commode pour la livraison efficace à long terme au port.

L'installation de déchargement adjacente de Wabush Mines a également été éliminée comme option possible parce qu'elle n'est pas dotée d'un culbuteur rotatif et cette installation se trouve entièrement sur les terrains de Cliffs Resources. De plus, des projets en cours de développement par d'autres ont identifié cette infrastructure comme un lien vers les installations portuaires qui peuvent mener à des problèmes de capacité. La construction de l'équipement de déchargement nécessaire et l'accès facile et fiable à la propriété Cliffs Wabush Mines ont aussi été considérés comme étant excessifs étant donné le calendrier disponible pour le développement du terminal Kami.

L'emplacement global et le tracé particulier de la boucle ferroviaire du terminal Kami ont été fortement influencés par le besoin de trouver un emplacement adéquat pour le parc de stockage de concentré de minerai de fer et l'infrastructure associée. Trois options de tracé (Figure 2.6) ont été identifiées et considérées pour la boucle ferroviaire :

1) *Option 1* : Établissement d'une nouvelle boucle ferroviaire de déchargement faisant appel au culbuteur de wagons existant de Cliffs Bloom Lake et à des sections de voies ferrées du voisinage, en coopération avec le projet d'expansion de Cliffs Bloom Lake.
2) *Option 2* : Construction d'une nouvelle boucle ferroviaire qui passerait à l'extérieur de la boucle ferroviaire projetée pour Cliffs Bloom Lake.
3) *Option 3* : Construction d'une nouvelle boucle de déchargement à l'ouest de la route de Pointe-Noire, comprenant un croisement dénivelé de la route et de la boucle ferroviaire.

Le choix privilégié – et donc proposé – pour la boucle ferroviaire est l'option 2 et c'est cette option qui fait l'objet d'une évaluation détaillée dans cette ÉIE.

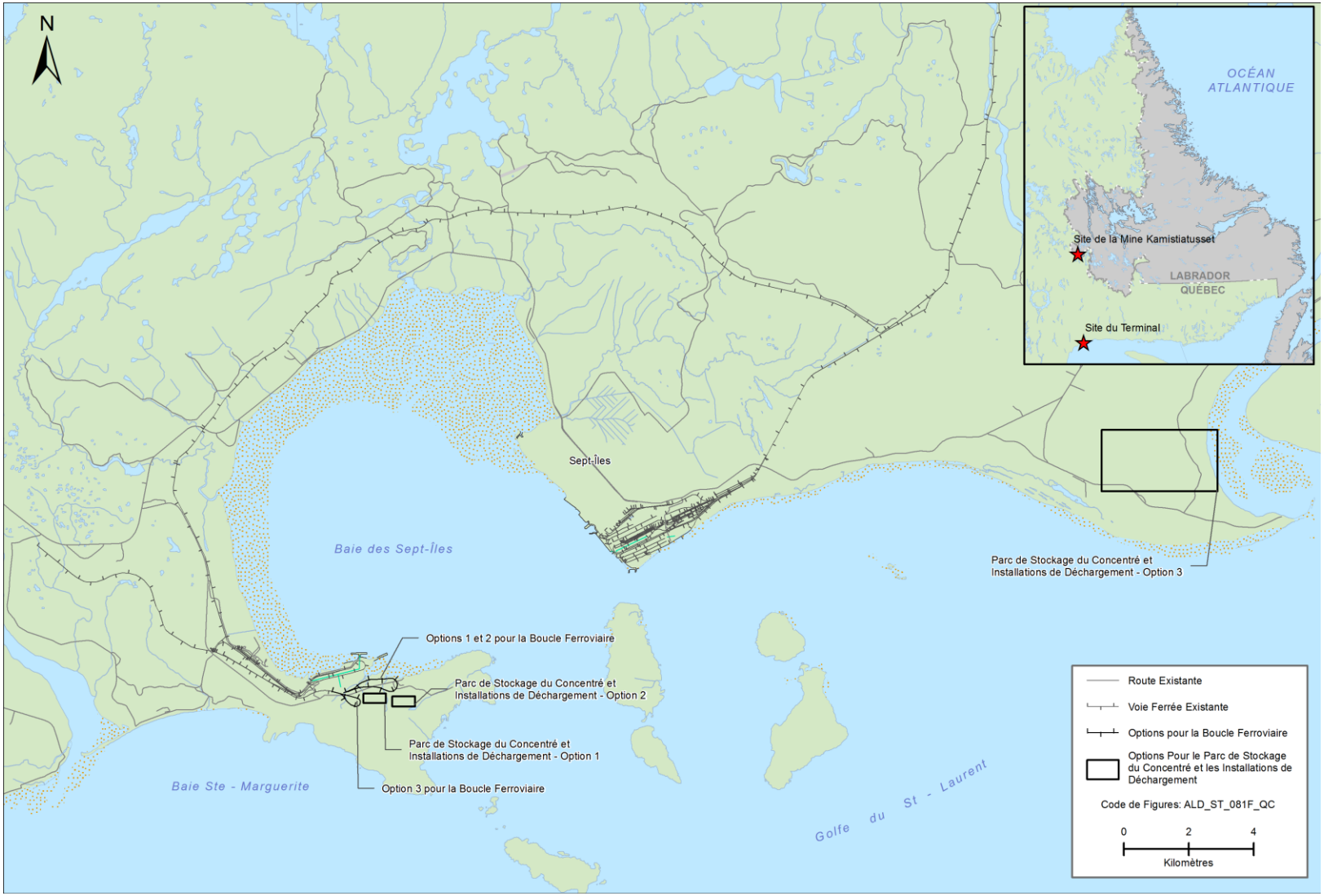
L'option 1 offre la possibilité d'épargner certains travaux de construction, mais elle comporte un relativement haut niveau de risques économiques et opérationnels. Des arrangements et des accords seraient nécessaires concernant l'utilisation du culbuteur à usage commun appartenant actuellement à Cliffs afin d'assurer l'accès égal aux deux entreprises. L'option 1 n'offre aucun avantage environnemental substantiel sur l'option 2 puisqu'ils nécessitent tous deux la construction d'une boucle ferroviaire avec le même alignement général. Les exigences en matière de nivellement et de franchissement de ruisseaux des deux options sont pratiquement

identiques. En somme, l'option 1 offre un tracé économique avec économies en capital mineures, mais sans amélioration appréciable de l'environnement par rapport à l'option 2 et avec des possibilités de problèmes durant la phase d'exploitation.

L'option 3 nécessite du déblayage, du dynamitage et d'autres efforts de terrassement importants. De grandes quantités de roc devraient être déplacées du flanc de colline afin de permettre le passage de la boucle ferroviaire. La réorientation ou le déplacement du ruisseau à la Baleine seraient également nécessaires pour accommoder l'alignement de la boucle ferroviaire. La nécessité de construire un viaduc sur le chemin de la Pointe-Noire modifierait aussi considérablement le paysage. Du point de vue des opérations ferroviaires, l'option 3 n'offre pas un meilleur service que le tracé proposé par l'option 2 et comporte des coûts plus élevés sans produire une exploitation préférable. Elle a donc été éliminée comme option possible.

Aucune des possibilités techniquement et économiquement viables ne sera vraiment différente du terminal Kami proposé (privilégié) sur le plan des effets potentiels sur les droits autochtones et les droits issus de traités établis ou potentiels. Cela s'explique par le fait que l'emplacement, la nature et le fonctionnement globaux du terminal Kami ne changeront pas d'une manière qui toucherait la nature ou l'ampleur des interactions possibles avec les communautés autochtones ou leurs activités.

Figure 2.6 Substituts au terminal Kami qui ont été identifiés et évalués lors de la planification du projet



3.0 DESCRIPTION DE L'ENVIRONNEMENT EXISTANT

Le terminal Kami se trouve dans la municipalité de Sept-Îles (Figure 3.1) sur des terrains de l'Administration portuaire de Sept-Îles adjacents à des installations de chargement en exploitation similaires (terminal de la Pointe-Noire) (Figure 3.2). Le terminal de la Pointe-Noire est en exploitation depuis plusieurs décennies et contient plusieurs installations industrielles et portuaires similaires au terminal Kami. La région est depuis longtemps un centre d'exploitation de ressources naturelles et les principales industries dans ce secteur sont l'hydroélectricité et les mines.

Figure 3-1 Municipalité de Sept-Îles

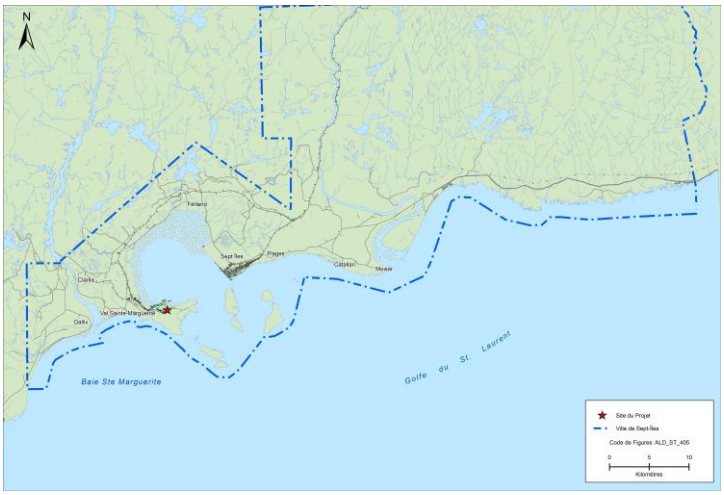
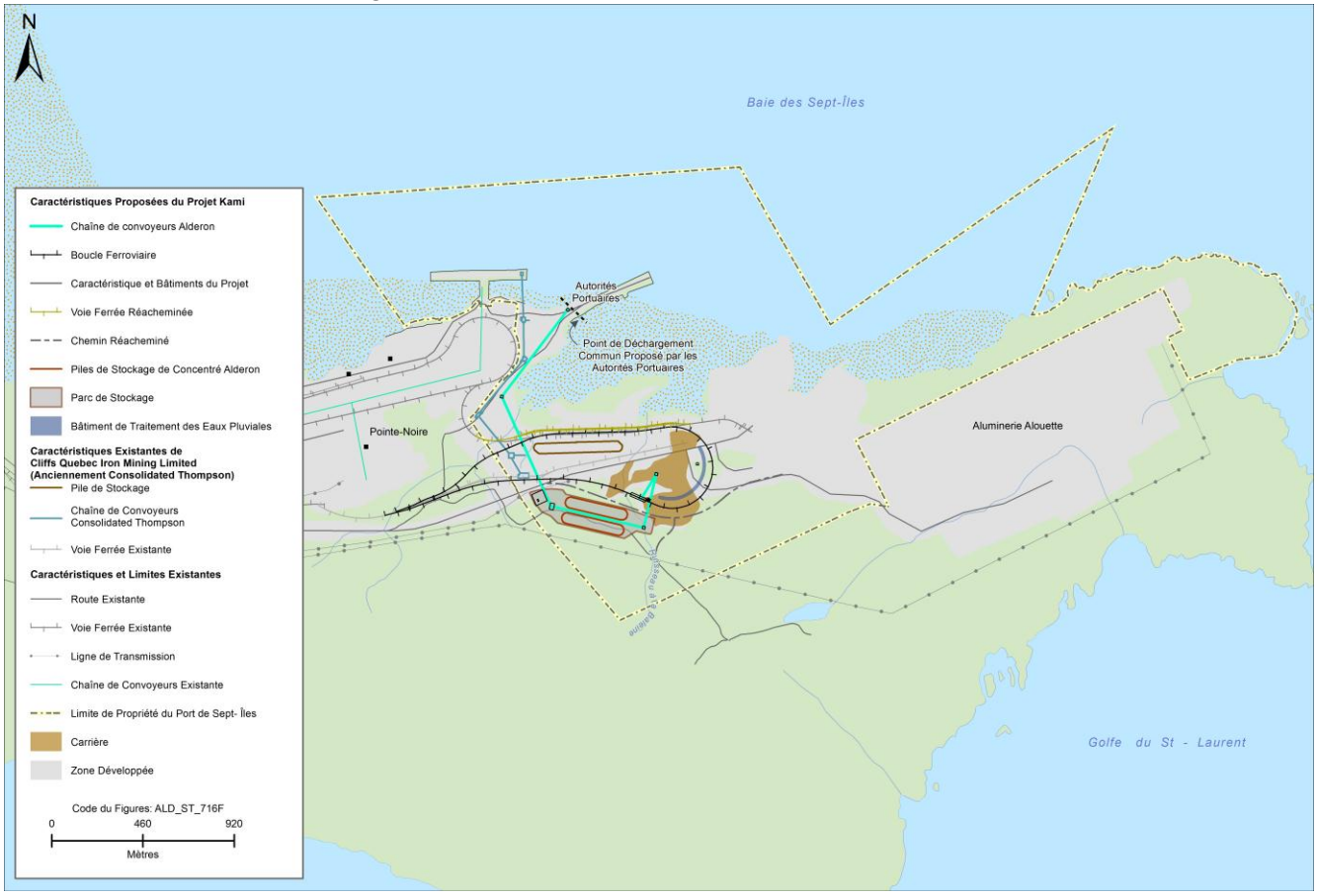
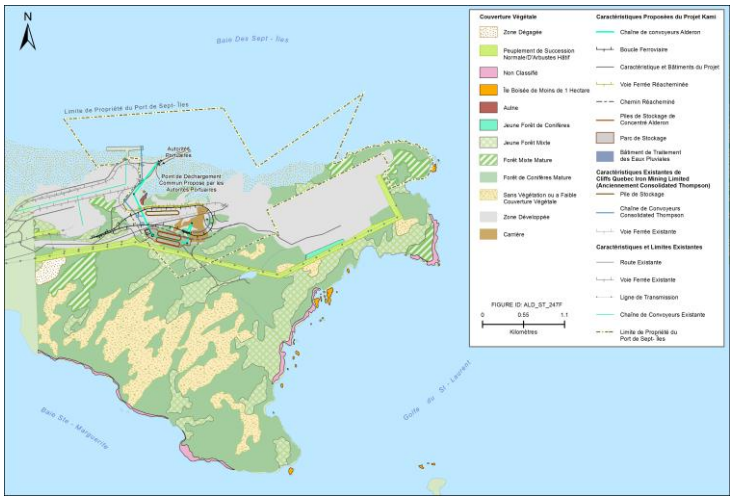


Figure 3-2 Zone industrielle de la Pointe-Noire



Bien que la large gamme d'habitats qui se trouvent dans la région de la Côte-Nord la rende attrayante à un éventail d'espèces d'oiseaux et de faune, le site du terminal Kami est dans une zone industrialisée avec peu d'habitats naturels (Figure 3.2). Les habitats restants sur le site du terminal Kami sont principalement constitués de parcelles de jeune forêt mixte et de peuplements de conifères mûrs.

Figure 3-3 Types d'habitats



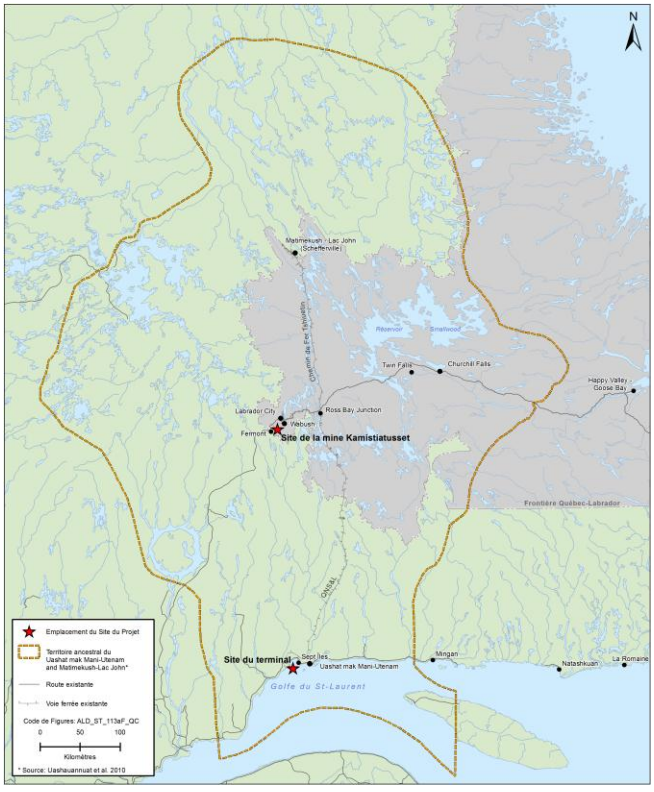
Bien qu'il y ait des habitats de poissons d'eau douce sur la péninsule, il n'y en a pas dans l'empreinte du terminal Kami.

Aucune espèce en péril ou préoccupante n'a été observée lors des enquêtes sur le terrain. *Selon les renseignements de la base de données du Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ), le secteur du site dans le port ne comporte pas de flore au statut spécial* (communication personnelle, MDDEP, juillet 2011).

En 2009, la région de la Côte-Nord du Québec comptait une population de 96 000 habitants environ, ce qui représente 1,2 pour cent de la population québécoise. En 2009, la population de Sept-Îles était de 25 686 habitants. Les terres à usage résidentiel et récréatif sont situées à 1,5 km environ du site du terminal Kami dans la zone à faible densité de Val Sainte-Marguerite.

Deux réserves autochtones se trouvent dans les environs du site du terminal Kami : Uashat et Maliotenam qui sont situées à 10 et 26 km respectivement à l'est du site du terminal Kami. Le terminal Kami se trouve dans le territoire traditionnel de deux groupes autochtones : la bande Innu Uashat mak Mani-Utenam et la Nation Innu de Matimekush-Lac John (Figure 3.4). Bien qu'ils soient situés près de Schefferville à 500 km environ au nord de Sept-Îles, la Nation Innu de Matimekush-Lac John partage son territoire ancestral avec la

Figure 3-4 Territoire ancestral de la bande Innu Uashat mak Mani-Utenam et de la Nation Innu de Matimekosh-Lac John



bande Innu Uashat mak Mani-Utenam. D'après les informations disponibles, il n'y a aucun cas d'utilisation actuelle particulière du territoire et des ressources aux fins traditionnelles des Autochtones dans la zone du terminal Kami. En outre, aucune ressource historique ou culturelle n'a été identifiée dans la zone du terminal Kami.

L'ÉIE présente des descriptions détaillées des environnements biophysiques et socio-économiques existants qui pourraient être touchés par le terminal Kami pour chaque CEV. Les détails de chaque composante valorisée de l'environnement se trouvent dans l'analyse des CEV aux chapitres 14 à 26.

De plus, les études de référence ci-dessous ont été réalisées à l'appui du terminal Kami et sont fournies en annexe à l'ÉIE :

- poissons d'eau douce, habitat du poisson et pêches (Annexe E);
- ressources en eau (qualité et quantité de l'eau douce souterraine et de surface) (Annexe F);
- Étude de modèle de dispersion pour la qualité de l'air (Annexe G); et
- socio-économique (incluant le logement, la main-d'œuvre, les services communautaires, la demande d'emploi, l'infrastructure locale) (Annexe H).

Ces études de référence autonomes appuient l'évaluation des effets environnementaux, le développement de mesures d'atténuation et des programmes de contrôle et de suivi.

Dans le cadre du développement de ces études de référence, des organismes gouvernementaux et non gouvernementaux ont été impliqués dans la conception et la méthodologie de collecte des données afin d'assurer une référence complète et exhaustive pour l'évaluation environnementale.

4.0 MÉTHODES D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Les effets environnementaux du terminal Kami ont été évalués conformément à la LCEE et aux lignes directrices de l'ÉIE datées du 26 juin 2012 (Annexe B).

La portée du terminal Kami est présentée à la section 1.2. Les facteurs à considérer et la portée des facteurs sont présentés aux sections 4.1 et 4.2; elles aideront à cadrer l'évaluation environnementale et sa portée. Les principes directeurs sont décrits à la section 4.3. Les méthodes utilisées pour évaluer les effets du terminal Kami sont décrites à la section 4.4. Les méthodes employées pour évaluer les effets cumulatifs sont décrites à la section 4.5. Les méthodes d'évaluation des effets pouvant résulter des accidents et des défaillances sont décrites à la section 4.6. Les résultats de l'analyse des effets sont résumés au chapitre 13 et l'évaluation détaillée des effets pour chaque CEV est présentée aux chapitres 14 et 26.

Alderon a entrepris un programme de consultation publique et a impliqué les groupes autochtones potentiellement affectés afin de comprendre les préoccupations et les enjeux de ces parties prenantes. L'évaluation environnementale se concentre sur ces préoccupations et enjeux en utilisant une approche basée sur les préoccupations afin que les parties prenantes puissent voir comment leurs préoccupations ont été abordées.

4.1 Facteurs à considérer

Conformément aux sous-articles 16(1) et (2) de la LCEE et la section 3.2 des Lignes directrices de l'ÉIE, l'ÉIE comprend une considération des facteurs suivants :

- les effets environnementaux du terminal Kami, y compris les effets environnementaux causés par des défaillances ou des accidents qui peuvent se produire en relation au terminal Kami et tout effet environnemental cumulatif qui sont susceptibles de résulter du terminal Kami de concert avec d'autres projets ou activités qui ont été ou qui seront réalisées (chapitres 13 à 26);
- l'importance des effets environnementaux mentionnés ci-dessus (chapitres 9 et 14 à 26);
- les commentaires du public qui ont été reçus conformément à la loi et aux règlements (chapitres 10 et 13 à 26);
- les mesures qui sont techniquement et économiquement viables et qui atténueraient tout effet environnemental négatif important du terminal Kami (chapitres 5 et 13 à 27);
- le besoin du terminal Kami (section 2.2);
- des substituts au terminal Kami (section 2.3);
- le but du terminal Kami (section 2.2);

- d'autres moyens de réaliser le terminal Kami qui sont techniquement et économiquement viables et les effets environnementaux de ces autres moyens (section 2.8);
- les exigences en matière de programme de suivi du terminal Kami (chapitre 27); et
- la capacité des ressources renouvelables qui sont susceptibles d'être affectées de manière importante par le terminal Kami pour répondre aux besoins actuels et futurs (chapitres 14 à 26).

Tel qu'énoncé à la section 1.1 des lignes directrices de l'ÉIE, « environnement » signifie les composants de la Terre qui comprennent :

(a) la terre, l'eau et l'air, incluant toutes les couches de l'atmosphère;

(b) toutes les matières organiques et inorganiques et tous les organismes vivants, incluant les humains;

(c) les systèmes naturels en interaction qui comprennent les composants mentionnés aux paragraphes (a) et (b);

(d) les conditions et facteurs sociaux, économiques, culturels et esthétiques qui influencent la vie des humains ou d'une communauté;

(e) un bâtiment, une structure, une machine ou autre appareil ou chose fabriqué par des humains;

(f) un solide, un liquide, un gaz, une odeur, de la chaleur, du bruit, de la vibration ou de la radiation résultant directement ou indirectement des activités humaines; et

(g) une partie ou une combinaison des choses mentionnées aux paragraphes (a) à (f) et les interrelations entre au moins deux d'entre elles.

Comme énoncé à la section 1.1 des lignes directrices, « effet environnemental » signifie, en relation avec un projet :

(a) tout changement que le projet peut causer dans l'environnement actuel ou futur, incluant tout changement qui peut être causé à une liste d'espèces fauniques, leur habitat critique ou les résidences d'individus de cette espèce, conformément à la définition de ces termes dans le sous-article 2(1) de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP);

(b) tout effet d'un des changements mentionné au paragraphe (a) sur :

(i) les conditions de santé et socio-économiques;

(ii) le patrimoine physique et culturel;

(iii) l'utilisation actuelle du territoire et des ressources à des fins traditionnelles par les autochtones; ou

(iv) toute structure, tout site ou toute chose qui possède une signification historique, archéologique, paléontologique ou architecturale; ou

(c) tout changement au projet qui peut être causé au projet par l'environnement.

Outre les facteurs, l'ÉIE documente les préoccupations et les enjeux soulevés lors de la consultation règlementaire, des parties prenantes, des Autochtones et du public (chapitre 10).

4.2 Portée des facteurs à considérer

La section 3.3 des lignes directrices de l'ÉIE précise la portée des facteurs à considérer dans le cadre de l'ÉIE. La portée des facteurs considérés dans cette ÉIE est présentée dans les sections qui suivent.

4.2.1 Identification des composantes valorisées de l'écosystème

L'ÉIE se concentre sur les CEV qui sont des composantes ou des attributs de l'environnement importants pour des raisons écologiques, juridiques, scientifiques, culturelles, économiques ou esthétiques. L'évaluation a tenu compte des effets environnementaux potentiels que le terminal Kami pourrait avoir sur ces CEV. Conformément à la section 3.3 des lignes directrices de l'ÉIE, la sélection des CEV est basée sur l'information fournie par les organismes réglementaires, les parties prenantes, les groupes autochtones, le public et l'équipe d'étude.

Les CEV biophysiques sont :

- environnement atmosphérique;
- topographie, sols, neige et glace;
- ressources en eau;
- milieux humides;
- poissons d'eau douce, habitat du poisson et pêches;
- oiseaux, autre animaux et leur habitat et les zones protégées; et
- espèces en péril et espèces préoccupantes.

Les CEV socio-économiques sont :

- ressources historiques et culturelles;
- utilisation actuelle du territoire et des ressources à des fins traditionnelles par les autochtones;
- utilisation actuelle du territoire et des ressources par d'autres usagers;
- services communautaires et infrastructure;
- santé et santé de la communauté; et
- économie, emplois et affaires.

Une description de chaque CEV et la justification de sa sélection sont présentées dans la section d'analyse des effets environnementaux de chaque CEV.

4.3 Principes directeurs

4.3.1 Évaluation environnementale en tant qu'outil de planification

Tel qu'indiqué à la section 1.2 des lignes directrices de l'ÉIE, l'évaluation environnementale est un outil de planification. Elle est utilisée pour garantir que les projets sont considérés d'une manière attentive et préventive afin d'éviter ou d'atténuer les effets environnementaux négatifs possibles du développement sur l'environnement. Elle est également utilisée pour encourager les décideurs à prendre des mesures qui favorisent le développement durable et donc d'obtenir ou d'entretenir un environnement sain et une économie saine.

Conformément à ce qui précède, l'ÉE du terminal Kami :

- considère et évalue des substituts (sections 2.3 et 2.8);
- documente les activités de consultation (chapitre 10);
- propose des mesures pour atténuer les effets environnementaux négatifs (chapitres 13 à 27);
- propose des mesures pour améliorer ou prolonger les effets environnementaux bénéfiques (chapitre 26);
- identifie les effets environnementaux résiduels du terminal Kami (chapitres 14 à 26);
- évalue sir les effets environnementaux résiduels sont importants (chapitres 14 à 26); évalue les effets environnementaux cumulatifs (chapitres 14 à 26);
- évalue si les effets environnementaux cumulatifs sont importants (chapitres 14 à 26);
- énumère et cite toutes les sources d'information (chapitre 28);
- décrit la conception des études (Annexes F à I);
- aborde les préoccupations soulevées par le public et les groupes autochtones et les manières dont ces préoccupations ont été abordées (chapitres 10 et 22); et
- inclut des exemplaires des quatre études de référence obligatoires.

4.3.2 Connaissances de la communauté et connaissances autochtones traditionnelles

Les connaissances locales ont été recueillies par Alderon au moyen d'une gamme de mécanismes dont des rencontres avec des groupes autochtones, des organismes et des parties prenantes publiques, des séances d'information publiques et l'étude de documentation existante. Alderon a développé une compréhension des connaissances autochtones traditionnelles grâce à ses efforts d'implication directe des groupes autochtones à proximité du site du terminal Kami. De tels efforts d'implication ont compris des rencontres communautaires, ainsi que des offres de financement et de soutien technique pour aider un groupe autochtone à recueillir et à analyser les données primaires sur l'utilisation du territoire et des ressources. Alderon a également étudié toutes les sources secondaires pertinentes, y compris la documentation existante et l'information publique fournie par les groupes autochtones dans le contexte d'autres développements.

Les connaissances traditionnelles et locales auxquelles Alderon a eu accès ont été intégrée à l'ÉIE et ont servi à formuler la description des environnements physiques, biologiques et humains, les cycles naturels, la répartition et l'abondance des ressources, les tendances à court et à long terme, l'utilisation du territoire et des ressources en eau, la récolte, l'utilisation du territoire et des ressources à des fins traditionnelles, l'identification des préoccupations, et les considérations pour les programmes de suivi et de surveillance.

4.3.3 Développement durable

Le développement durable, tel que défini à la section 1.2 des lignes directrices de l'ÉIE, signifie du développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre à leurs propres besoins. L'ÉIE considère jusqu'à quel point le terminal Kami contribue au développement durable en identifiant, en prédisant et en évaluant les effets environnementaux potentiels du terminal Kami, en évaluant jusqu'à quel point la diversité biologique peut être affectée par le terminal Kami, et comment il répond aux besoins de la population actuelle et future. L'évaluation environnementale contribue au développement durable en :

- fournissant une approche systématique à l'identification, la prédiction et l'évaluation des effets environnementaux potentiels du projet avant la prise de décisions;
- fournissant un moyen d'identifier les mesures d'atténuation des effets négatifs;
- permettant l'intégration de facteurs environnementaux dans le processus de planification et de prise de décisions; et
- offrant l'occasion aux citoyens de participer.

4.3.4 Approche préventive

En vertu de la LCEE, un des objectifs de l'évaluation environnementale fédérale est de garantir que les projets soient considérés d'une manière attentive et préventive avant que les autorités n'agissent à leur sujet et de garantir que de tels projets ne causent pas d'effets environnementaux négatifs importants.

Le Cadre d'application de la précaution dans un processus décisionnel scientifique en gestion du risque (ACEE 2003) établit les principes directeurs pour l'application de la précaution dans le processus décisionnel scientifique dans les domaines de gestion fédérale pour la protection de la santé, de la sécurité, de l'environnement et de la conservation des ressources naturelles. Le but de ce cadre est :

- de rendre l'application de la précaution par le gouvernement fédéral plus prévisible, plus crédible et plus uniforme, afin d'assurer des décisions adéquates, raisonnables et financièrement efficientes;
- d'appuyer la prise de saines décisions par le gouvernement fédéral tout en réduisant au minimum les crises et controverses et en tirant parti des opportunités;

- de rehausser la confiance du public et des parties prenantes, au Canada et à l'étranger, sur le fait que l'application de la précaution à la prise de décisions fédérales est rigoureuse, saine et crédible;
- d'accroître la capacité du Canada à exercer une influence positive sur les normes internationales et sur l'application de la précaution.

Dans ce document, « la « précaution », le « principe de précaution », ou « l'approche de précaution », exprime l'idée qu'il ne faut pas invoquer l'absence de certitude scientifique complète pour différer les décisions comportant un risque de préjudice grave ou irréversible. » (Gouvernement du Canada 2003).

Dans la conception du terminal Kami, nous avons tenu compte du principe de précaution des manières suivantes :

- tous les volets du terminal Kami ont été examinés et planifiés d'une manière attentive et préventive afin d'assurer qu'ils ne causeraient pas de dommages graves ou irréversibles à l'environnement, particulièrement en ce qui concerne les fonctions et l'intégrité environnementales, en tenant compte des tolérances et de la résilience du système et/ou de la santé humaine actuelle et des générations à venir (chapitres 14 à 26);
- les suppositions faites au sujet de tous les volets du terminal Kami et les approches employées pour limiter ces effets sont décrites et justifiées (chapitres 14 à 26);
- d'autres moyens de réaliser le terminal Kami ont été évalués et comparés à la lumière de l'évitement de risques et de la capacité de gestion adaptative (sections 2.3 et 2.8);
- la priorité a été accordée à des stratégies pour éviter la création d'effets adverses dans la conception et l'exploitation du terminal Kami (chapitres 14 à 26);
- des plans de contingence qui abordent explicitement les accidents et les défaillances seront préparés (chapitre 8);
- des activités de suivi et de surveillance sont proposées, particulièrement dans les secteurs où de l'incertitude scientifique existe en matière de prédiction des effets environnementaux ou de l'efficacité des mesures d'atténuation proposées (chapitre 8); et
- les points de vue actuels du public sur l'acceptabilité des éléments ci-dessus (chapitre 10).

4.4 Méthodes d'évaluation des effets environnementaux

Les effets environnementaux du terminal Kami sur les CEV sont évalués aux chapitres 15 à 27. Les méthodes utilisées pour évaluer les effets environnementaux sont décrites ci-dessous.

4.4.1 Définition de composante environnementale valorisée et justification de sa sélection

Une description de chaque CEV et la justification de sa sélection sont présentées dans la section d'analyse des effets environnementaux de chaque CEV. Les préoccupations soulevées par les parties prenantes relativement à chaque CEV sont résumées et les liens à d'autres CEV sont décrits.

L'approche suivie pour évaluer les effets environnementaux du terminal Kami sur chaque CEV et un résumé de la consultation auprès des organismes règlementaires pertinents est présentée. Cela comprend :

- l'approche à la collecte de données / travail sur le terrain, s'ils ont été réalisés;
- les principales sources de données; et
- les considérations / exigences juridiques.

4.4.2 Limites de l'évaluation environnementale

Des limites sont établies pour chaque CEV afin de concentrer l'évaluation environnementale. Les limites sont spatiales, temporelles et administratives.

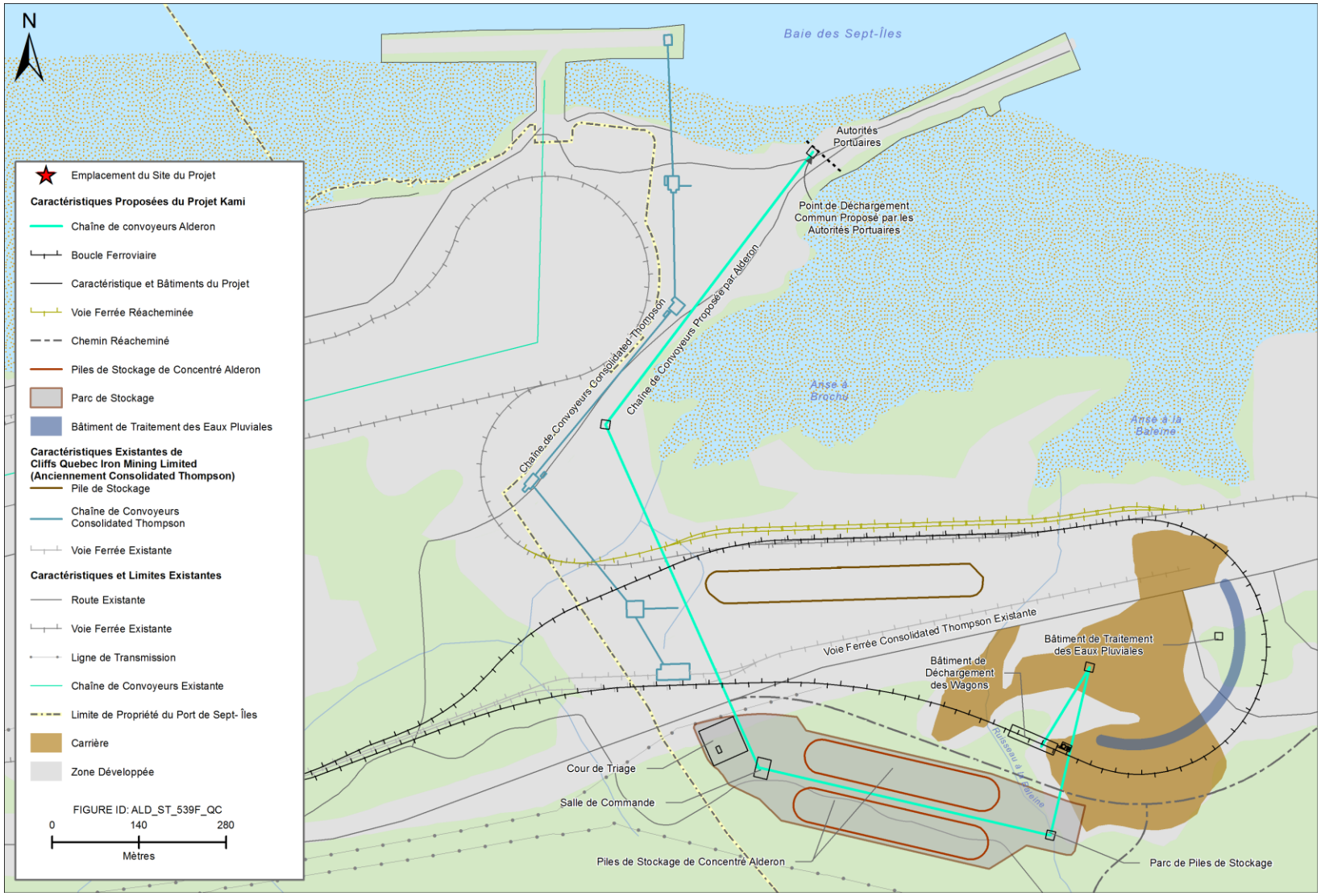
Limites spatiales

Les limites spatiales de l'évaluation des effets environnementaux pour chaque CEV sont définies et décrites ci-dessous. La ZDP est la zone représentée par l'empreinte physique du terminal Kami telle que définie à la Figure 4.1. La ZDP est la zone de perturbation physique résultant du terminal Kami et comprend la boucle ferroviaire, les installations de manutention et de chargement de minerai, la route à être déplacée et le système de convoyeurs. La zone d'étude locale (ZÉL) est la zone maximale dans laquelle des effets environnementaux liés au terminal Kami peuvent être prédits ou mesurés avec un degré raisonnable de précision et de confiance. La ZÉL inclut la ZPD et les zones adjacentes où on peut raisonnablement s'attendre à des effets environnementaux liés au terminal Kami. La ZÉL est définie pour chaque CEV. La zone d'étude régionale (ZÉR) est une zone dans laquelle des effets environnementaux cumulatifs pour chaque CEV peuvent se produire, en fonction des conditions physiques et biologiques et le type et l'emplacement d'autres projets passés, actuels et raisonnablement prévisibles. La ZÉR est la zone dans laquelle l'importance des effets environnementaux du terminal Kami est prévisible. La ZÉR est définie pour chaque CEV.

Limites temporelles

Les limites temporelles de l'évaluation environnementale comprennent les phases de construction, d'exploitation et d'entretien, de mise hors service et de restauration du terminal Kami. Les limites temporelles de la construction sont de deux ans (avant l'exploitation), de 17 ans pour l'exploitation et l'entretien, et d'un an environ pour la mise hors service et la restauration.

Figure 4.1 Zone de développement du projet du terminal Kami



Les limites temporelles reflétant les variations saisonnières ou les exigences des cycles de vie pour les CEV biologiques ou les tendances pour les CEV socio-économiques sont également décrites.

Limites administratives

Les règlements, politiques et mécanismes administratifs ou de gestion pertinents sont décrits pour chaque CEV afin d'établir les limites administratives qui y sont associées.

4.4.3 Établissement de normes ou de seuils pour déterminer l'importance des effets environnementaux

Comme prescrit par la section 4.11 des lignes directrices de l'ÉIE, les critères d'évaluation de l'importance des effets environnementaux résiduels, ainsi que les seuils d'importance prédéfinis (c.-à-d., les définitions de l'importance) sont fournies dans chaque section de l'analyse des effets environnementaux sur les CEV. Les critères d'évaluation de l'importance sont : la direction, l'ampleur, l'étendue géographique, la fréquence, la durée, la réversibilité et le contexte écologique et socio-économique. Des seuils d'importance prédéfinis (c.-à-d., définitions de l'importance) pour établir l'importance des effets environnementaux sont présentés pour chaque CEV dans les chapitres 14 à 26 en tenant compte des critères ci-dessus au-delà desquels un effet environnemental résiduel serait considéré comme important. Les effets sont classés comme étant « importants » ou « non importants ».

Exemple de définition d'importance :

- Un effet environnemental négatif important du terminal Kami pourrait causer un déclin tel que la population ne peut pas être maintenue dans la ZÉL.

4.4.4 Interactions potentielles des composantes environnementales valorisées du projet

Afin de garantir que tous les effets environnementaux potentiels du terminal Kami sont évalués, des activités associées à chaque phase du terminal Kami et aux événements accidentels ont été identifiées. L'équipe d'étude a considéré chaque activité du terminal Kami et elle a déterminé si chaque activité était susceptible d'interagir avec chaque CEV pour produire un effet environnemental. Si l'activité ne produit pas d'effet environnemental (c.-à-d. aucune interaction mesurable), l'interaction est classée 0. Si des mesures de protection environnementale standard ou des mesures de gestion des effets codifiées sont prescrites afin que tout effet environnemental produit ne soit pas important, l'interaction est classée 1. Pour les interactions où des mesures de protection environnementale ou des mesures de gestion des effets n'existent pas, et où il y a plus de préoccupation publique ou règlementaire, l'interaction est classée 2. Un tableau des interactions a été rempli pour chaque CEV.

Pour concentrer l'évaluation des effets environnementaux importants, les effets sont définis et des paramètres sont proposés pour mesurer les effets. La justification de la sélection de chaque effet environnemental et des paramètres mesurables est fournie dans la section d'analyse de chaque effet environnementale sur le CEV. Les paramètres mesurables détaillés de chaque

CEV sont présentés aux chapitres 14 et 26. Les effets environnementaux pour chaque CEV sont résumés au chapitre 13.

Le Tableau 4.1 présente un exemple de tableau d'interaction compris dans la section d'analyse des effets environnementaux de chaque CEV.

Tableau 4.1 Effets environnementaux potentiels du terminal Kami pour (composante environnementale valorisée) : [Exemple]

Activités et travaux physiques du terminal Kami	Effets environnementaux potentiels		
	Effet 1	Effet 2	Effet 3
Construction			
Préparation du site (incluant le débroussaillage, l'excavation, le dynamitage, le transport de matériau, le nivellement, le déblayage et le stockage du mort-terrain)			
Construction des installations de déchargement, d'empilage, de stockage et de reprise (bâtiment du culbuteur, culbuteur de wagons et trémie, positionneur de wagon, centres de transbordement, convoyeurs, dépoussiéreur, bâtiment d'entretien, sous-station, système sanitaire)			
Construction de la boucle ferroviaire			
Construction du détournement et des franchissements de ruisseaux			
Routes d'accès et réalignement de l'aqueduc			
Utilisation de véhicules / équipement sur le site			
Gestion des déchets			
Transport de personnel et de biens jusqu'au site			
Dépenses			
Emplois			
Exploitation et entretien			
Transport ferroviaire			
Manutention et stockage du concentré			
Collecte, traitement et décharge de l'eau			
Utilisation et entretien de véhicules / équipement sur le site			
Gestion des déchets			
Transport de personnel et de biens jusqu'au site			
Dépenses			
Emplois			
Mise hors service et restauration			
Nettoyage du site			
Accidents et défectuosités			
Déraillement			
Incendie de forêt			

Activités et travaux physiques du terminal Kami	Effets environnementaux potentiels		
	Effet 1	Effet 2	Effet 3
Rupture du bassin de retenue des eaux de ruissellement			

LÉGENDE

0 = Aucune interaction.

1 = De l'interaction se produit, mais d'après l'expérience antérieure, l'effet environnemental résultant peut être géré à des niveaux acceptables au moyen de pratiques d'exploitation standard et/ou de l'application de pratiques de gestions exemplaires ou codifiées. Aucune autre évaluation n'est nécessaire.

2 = De l'interaction se produit et l'effet environnemental résultant peut dépasser les niveaux acceptables sans la mise en œuvre d'une atténuation particulière. Une évaluation plus approfondie n'est nécessaire.

Une discussion de l'importance est présentée pour les interactions classées 0 ou 1, et elles ne sont plus considérées dans l'évaluation des effets environnementaux. Les interactions classées 2 sont évaluées plus en détail.

4.4.5 Environnement actuel

Les conditions de référence existantes résultant des activités historiques ou actuelles pour chaque CEV sont décrites pour la ZDP, la ZÉL et, au besoin, pour la ZÉR. Le niveau de détail est suffisant pour :

- identifier, évaluer et établir l'importance des effets environnementaux négatifs qui peuvent être causés par le terminal Kami;
- identifier et caractériser les effets bénéfiques du terminal Kami; et
- fournir les données nécessaires pour un suivi efficace.

Les conditions de référence de base pour chaque CEV sont décrites en tenant compte des perspectives et des connaissances scientifiques, traditionnelles et locales concernant la santé de l'écosystème. Pour les CEV biologiques, la résilience des populations d'espèces pertinentes, les communautés et leurs habitats sont considérés, ainsi que la taille, l'étendue géographique et la densité des populations fauniques et florales. L'habitat à l'échelle régionale et locale est décrit pour les types et/ou communautés de végétation aquatique et terrestre. L'utilisation de l'habitat à l'échelle régionale et locale est caractérisée par le type d'utilisation (p. ex., ponte, accouplement, migration, alimentation, nurserie, élevage, hivernage), la fréquence et la durée.

Les conditions de référence existantes pour chaque CEV socio-économique sont décrite, incluant les communautés rurales, autochtones et urbaines susceptibles d'être affectées par le terminal Kami, la proximité du terminal Kami à des éléments sensibles tels que des résidences, des chalets, des sources d'eau potable publiques, des lieux sacrés, des lieux de culte et des emplacements d'activités de chasse et de cueillette.

4.4.6 Évaluation des effets environnementaux liés au projet

Effets environnementaux potentiels

Pour chaque interaction classée 2 (c.-à-d., celles où des mesures de protection de l'environnement standard ou des mesures de gestion des effets n'existent pas et/ou pour lesquelles y a plus de préoccupations publiques ou règlementaires) au Tableau 4.1, les effets environnementaux potentiels de chaque phase du terminal Kami (construction, exploitation et entretien, mise hors service et restauration) sont évalués pour chaque CEV selon les conditions existantes des CEV et les connaissances des effets environnementaux de projets similaires. Cette information est tirée de la documentation et de l'expérience de projets similaires.

Atténuation des effets environnementaux du projet

Des mesures d'atténuation et/ou des mesures de gestion des effets sont proposées pour réduire les effets environnementaux négatifs.

Caractérisation des effets environnementaux résiduels du projet

Les effets environnementaux résiduels (c.-à-d., les effets environnementaux qui persisteraient après l'application de l'atténuation) sont évalués et caractérisés en utilisant les critères pour les effets environnementaux décrits à la section 4.4.3 (direction, ampleur, étendue géographique, durée, fréquence, réversibilité et contexte).

Résumé des effets environnementaux résiduels du projet

Les effets environnementaux résiduels du terminal Kami sur chaque CEV sont résumés et présentés sous forme de tableau (Tableau 4.2).

Tableau 4.2 Résumé des effets environnementaux résiduels du terminal Kami : [Exemple]

Phase du terminal Kami	Mesures d'atténuation / compensation	Caractéristiques des effets environnementaux résiduels									Suivi et surveillance recommandés
		Direction	Ampleur	Étendue géographique	Durée	Fréquence	Réversibilité	Contexte environnemental ou socio-économique	Importance	Niveau de confiance dans les prédictions	
[Nom de l'effet nº 1]											
Construction											
Exploitation et entretien											
Mise hors service et restauration											
[Nom de l'effet nº 2]											
Construction											
Exploitation et entretien											
Mise hors service et restauration											
[Nom de l'effet nº 3]											
Construction											
Exploitation et entretien											
Mise hors service et restauration											

Phase du terminal Kami	Mesures d'atténuation / compensation	Caractéristiques des effets environnementaux résiduels									Suivi et surveillance recommandés
		Direction	Ampleur	Étendue géographique	Durée	Fréquence	Réversibilité	Contexte environnemental ou socio-économique	Importance	Niveau de confiance dans les prédictions	

LÉGENDE

Direction :

P Positive.
N Négative.
I Indifférente.

Ampleur

F Faible : Varie selon le CEV.
M Modérée : Varie selon le CEV.
E Élevée : Varie selon le CEV.

Étendue géographique :

L'auteur utilisera une mesure quantitative; ou
S Site (ZDP).
L Locale : dans la ZÉL.
R Régionale : dans la ZÉR.

Durée :

Mesure quantitative; ou
CT Court terme.
MT Moyen terme.
LT Long terme.
P Permanent – ne reviendra jamais à l'état d'origine.

Fréquence :

Mesure quantitative; ou
U Une fois par mois ou moins.
S Se produit sporadiquement à intervalles irréguliers.
R Se produit régulièrement et à intervalles réguliers.
C Continu.

Réversibilité :

R Réversible.
I Irréversible.

Contexte environnemental ou socio-économique :

N Non perturbé : Zone affectée par l'activité humaine d'une manière relative ou pas d'effets négatifs.
D Développé : Zone substantiellement perturbée antérieurement par le développement humain (p. ex., milieu urbain) ou du développement humain est encore présent.
S.O. Sans objet.

Importance :

I Important.
N Non important.

Niveau de confiance dans les prédictions :

Basé sur de l'information scientifique, une analyse statistique et l'efficacité de l'atténuation ou de la mesure de gestion des effets.
F Niveau de confiance faible.
M Niveau de confiance modéré.
E Niveau de confiance élevé.

4.4.7 Détermination de l'importance des effets environnementaux négatifs résiduels

L'importance des effets environnementaux négatifs résultant du terminal Kami est déterminée d'après la définition de l'importance prédéfinie propre à la CEV et en tenant compte de l'application de l'atténuation ou des mesures de gestion des effets.

Si les effets environnementaux sont classés comme étant importants, alors la probabilité que l'effet environnemental se produise (haute, moyenne ou faible) est indiquée. La confiance dans les prédictions est abordée, basée sur la qualité et/ou la quantité de données, la compréhension des mécanismes des effets environnementaux, et/ou l'efficacité des mesures proposées d'atténuation / gestion des effets.

L'importance des effets environnementaux négatifs est établie pour toutes les phases du terminal Kami, pour les effets cumulatifs et pour les événements accidentels.

4.4.8 Suivi et contrôle

Un programme de suivi est proposé, lorsqu'approprié, pour confirmer l'exactitude des prédictions des effets environnementaux et pour déterminer l'efficacité des mesures mises en place pour atténuer les effets environnementaux négatifs. Un cadre sera fourni pour les cas où le niveau d'incertitude envers les prédictions des effets environnementaux est élevé. Le cadre est expliqué en détail au chapitre 8.

Des dispositions en matière de suivi et de surveillance dans la LEP sont également considérées au chapitre 20.

4.5 Accidents et défectuosités

Quatre scénarios d'événements accidentels ont été développés pour le terminal Kami. Bien que ces événements ne sont pas probables, les effets environnementaux résultants sont évalués lorsqu'ils sont pertinents à des CEV.

4.5.1 Description des accidents et défaillances potentielles

Les quatre situations d'accidents, de défaillances, d'événements inattendus et de situations d'urgence potentiels, y compris des pires scénarios, sont décrites dans les sections qui suivent.

Déraillement

Le concentré de minerai sera transporté de la mine Kami au Port de Sept-Îles par les chemins de fer QNS&L et CFA sur la nouvelle infrastructure ferroviaire (boucle ferroviaire) du terminal Kami. En moyenne, un train de concentré de minerai de fer sera transporté chaque jour. Chaque train contiendra de 24 000 à 26 000 tonnes de concentré de minerai dans 240 wagons. Étant donné que la boucle ferroviaire du terminal Kami ne peut accommoder que 120 wagons à la fois, les trains entrants devront être séparés en deux sections de 120 wagons à la gare de rassemblement du CFA. Un groupe de 120 wagons sera conduit au culbuteur de l'installation de

déchargement, empilage et reprise, déchargé et retourné à la gare de rassemblement. Le second groupe de 120 wagons est alors amené pour le déchargement.

Un déraillement pourrait causer l'accumulation de concentré de minerai de fer sur le sol ou dans l'eau à un franchissement de ruisseau le long de la voie ferrée ou de la boucle ferroviaire et dans la baie des Sept-Îles. D'après l'expérience fondée sur d'autres déraillements du QNS&L, le pire scénario raisonnable est la perte de 60 à 75 wagons lors d'un déraillement tel que documenté dans les rapports d'enquête ferroviaire du Bureau de la sécurité des transports du Canada R95Q0019 (gouvernement du Canada 1995) et R02Q0021 (gouvernement du Canada 2002). Les rapports indiquent que les trains se déplaçaient à environ 29 mi/h (45 km/h) et à 34 mi/h (54 km/h) respectivement lorsque des déraillements impliquant 40 wagons environ se sont produits. Toutefois, les trains dans le Port de Sept-Îles rouleront à une vitesse considérablement inférieure (15 mi/h (24 km/h) au maximum) et l'ampleur des déraillements diminue avec la vitesse. Les conséquences associées à un déraillement à basse vitesse sont passablement moindres que dans le cas d'un train roulant à une vitesse plus élevée et il est donc raisonnable de s'attendre qu'un déraillement n'impliquera pas plus de 75 wagons par incident.

Les mesures d'atténuation prises pour éviter les déraillements comprennent :

- l'inspection manuelle du matériel roulant avant que les trains soient chargés à la mine afin de confirmer qu'il n'y a aucun problème avec les roues, les attelages, les caisses de wagon ou les freins. Une inspection sera également effectuée après que les wagons sont vidés au terminal Kami. Le matériel défectueux sera retiré du train et mis hors service jusqu'à ce qu'il soit réparé;
- Une détection électronique en voie est effectuée à plusieurs endroits sur le chemin de fer QNS&L. Les trains chargés subissent leur dernière détection électronique à environ 3 km avant d'entrer sur la vois du CFA à la jonction de Sept-Îles. Le système est conçu pour détecter le matériel traînant, les roues chaudes et les roulements d'essieu surchauffés qui pourraient causer un déraillement. Un système de détection distinct sur le QNS&L près de Labrador City identifie les roues avec une force de choc excessive qui pourrait causer des dommages aux rails et/ou le déraillement; et
- des inspections des voies ferrées (manuelles et électroniques) qui seront effectuées conformément aux règlements de Transport Canada pour identifier les défauts des rails qui pourraient causer un déraillement. Le carburant sera transporté par rail de la région de Sept-Îles à la mine Kami. Des wagons de 30 000 gallons (113 400 l) seront utilisés pour transporter le carburant.

La fréquence du transport de carburant est estimée à :

- trois wagons par semaine de mazout léger durant la période de chauffage de 24 semaines comme carburant de chaudière; et
- six wagons-citernes par semaine de diesel pour les véhicules de la mine.

Par conséquent, dans une situation de pire scénario (c.-à-d. six wagons-citernes de diesel déraillés), 180 000 gallons (680 400 l) de diesel pourraient être déversés.

Les mesures d'intervention pour récupérer le carburant déversé comprennent :

- une intervention immédiate au moyen d'estacades et de matelas absorbants, le creusage de fosses provisoires pour contenir le liquide déversé pour la capture et l'enlèvement. Au besoin, des digues dans des fossés ou des cours d'eau seront installés pour capter le ruissellement pour l'enlèvement;
- le nettoyage des liquides au moyen de camions-vidange. Ce processus peut être utilisé pour capturer le carburant et l'eau de surface près du site pour l'enlèvement et l'élimination;
- le nettoyage des parois rocheuses avec des pulvériseurs d'eau et la récupération au moyen de camions-vidanges; et
- la restauration physique des sols contaminés, l'enlèvement de la terre contaminée et le remplacement par de la terre propre.

Incendie de forêt

Le terminal Kami est situé près d'une zone boisée. Bien que cela soit peu probable, les activités au terminal Kami impliquant l'utilisation de chaleur ou de flammes peut causer un incendie. L'étendue et la durée de l'incendie ainsi produit dépendront des efforts d'intervention et des conditions de la météo. Les mesures d'intervention d'urgence en cas d'incendie seront intégrées aux plans d'intervention d'urgence (PIU) du Port de Sept-Îles, de la Ville de Sept-Îles et de la *Société de protection des forêts contre le feu* (Sopfeu).

Rupture ou débordement du bassin de retenue des eaux de ruissellement

Un bassin de retenue des eaux de ruissellement sera créé afin de recueillir l'eau rouge causée par le ruissellement des précipitations d'eau sur les piles de stockage de minerai de fer. L'eau rouge dans le bassin sera traitée avant d'être déchargée dans la baie des Sept-Îles. Cependant, dans l'éventualité peu probable d'une rupture ou du débordement du bassin de retenue des eaux de ruissellement, de l'eau rouge pourrait être déversée dans l'environnement en aval. Dans une telle éventualité, on s'attend à que les niveaux du total des solides en suspension (TSS) dépassent les critères de TSS des *Recommandations canadiennes pour la qualité de l'eau* (RCQE) publiées par le Conseil canadien des ministres de l'Environnement (CCME), mais on s'attend aussi à ce que la baie des Sept-Îles récupérera rapidement.

Les mesures d'atténuation pour prévenir / aborder une rupture ou un débordement du bassin de retenue des eaux de ruissellement comprennent :

- la surveillance continue du niveau d'eau dans le bassin et son maintien général au niveau minimum; et
- l'inspection périodique des structures de confinement.

Le bassin de rétention des eaux de ruissellement sera doté d'une doublure imperméable afin d'empêcher l'eau rouge de pénétrer dans les couches de sol en-dessous et de pénétrer dans l'eau souterraine. La doublure sera conçue, installée et contrôlée avec des techniques de pointe afin de minimiser les risques de fuites. Les mesures d'atténuation comprennent l'installation de puits de surveillance de l'eau souterraine autour du bassin. L'eau souterraine sera échantillonnée régulièrement afin de détecter la présence d'eau rouge dans l'eau souterraine. Cependant, dans l'éventualité peu probable d'une fuite dans la doublure, la détection de l'eau rouge dans le système de surveillance de l'eau souterraine permettra une intervention rapide pour trouver et réparer la fuite.

Déversement de produit au port

Le concentré de minerai de fer sera transporté des piles de stockage du terminal Kami a point de transbordement commun proposé par l'Administration portuaire au terminal du Port de Sept-Îles au moyen de convoyeurs enfermés. C'est le port qui assurera la gestion du chargement des navires, conformément aux lois et aux règlements applicables en vigueur. Les convoyeurs sont conçus et construits pour prévenir le déversement de produit. Les éléments font partie de la conception du système de convoyeur :

- la taille du convoyeur a été choisie pour sa capacité de pointe;
- un système de surveillance des interruptions du convoyeur, incluant des détecteurs de goulottes obstruées et des capteurs de fonctionnement de la courroie;
- la programmation du système de commande et des interverrouillages pour maintenir le fonctionnement sécuritaire des séquences durant la mise en marche et l'arrêt ainsi que le fonctionnement inhabituel et d'urgence;
- des caméras de surveillance en circuit fermé aux tours de transbordement;
- des dispositifs d'arrêt d'urgence le long du convoyeur qui peuvent facilement être actionnés lorsqu'un problème est décelé;
- un système de détection d'incendie; et
- des extincteurs portables en cas de défaillance d'un convoyeur qui comprend un incendie.

En outre, un programme d'entretien préventif complet sera mis en œuvre pour l'équipement des convoyeurs.

En raison de la conception du système de convoyeur (enfermée), le déversement de produit au port n'a pas besoin d'être évalué davantage.

Arrêt anticipé ou permanent

Selon les plans actuels, la mine devrait être en exploitation jusqu'à la fin de 2033 environ à quel moment la mise hors service et la restauration commenceront. Cependant, si les conditions du marché changent ou si d'autres facteurs surviennent causant la fermeture anticipée de la mine,

on s'attend à ce que les installations portuaires soient cédées au Port de Sept-Îles pour l'utilisation par d'autres clients.

4.5.2 Approche de l'évaluation des effets résultants d'accidents ou de défaillances

Les effets environnementaux potentiels de chaque accident ou défaillance potentiels sont évalués pour chaque CEV, selon les conditions existantes des CEV et les connaissances des effets environnementaux d'événements accidentels. Les mêmes méthodes seront utilisées que lors de l'évaluation des effets environnementaux du terminal Kami décrite à la section 4.4.6.

Un résumé de l'analyse des effets environnementaux est présenté au Tableau 4.3.

4.6 Capacité des ressources renouvelables

Des ressources renouvelables qui peuvent être affectées par le terminal Kami comprennent :

- des ressources en eau; et
- des oiseaux aquatiques et d'autres espèces fauniques.

Conformément à la section 4.6.2 des lignes directrices de l'ÉIE, les effets du terminal Kami ont été complètement évalués aux chapitres 16 et 19. Il n'y a pas d'effets négatifs importants probables et, par conséquent, nous n'anticipons aucun effet négatif du terminal Kami sur la capacité des ressources renouvelables à répondre aux besoins du présent et à venir.

Tableau 4.3 Résumé des effets environnementaux résiduels pour des composantes environnementales valorisées – accidents et défaillances : [Exemple]

Accident / défaillance	Mesures d'atténuation / compensation	Caractéristiques des effets environnementaux résiduels									Suivi et surveillance recommandés
		Direction	Ampleur	Étendue géographique	Durée	Fréquence	Réversibilité	Contexte environnemental ou socio-économique	Importance	Niveau de confiance dans les prédictions	
[Nom de l'effet nº 1]											
Accidents et défectuosités											
[Nom de l'effet nº 2]											
Accidents et défectuosités											
[Nom de l'effet nº 3]											
Accidents et défectuosités											

Accident / défaillance	Mesures d'atténuation / compensation	Caractéristiques des effets environnementaux résiduels									Suivi et surveillance recommandés
		Direction	Ampleur	Étendue géographique	Durée	Fréquence	Réversibilité	Contexte environnemental ou socio-économique	Importance	Niveau de confiance dans les prédictions	

LÉGENDE

Direction :

P Positive.
N Négative.
I Indifférente.

Ampleur

F Faible : Varie selon le CEV.
M Modérée : Varie selon le CEV.
E Élevée : Varie selon le CEV.

Étendue géographique :

L'auteur utilisera une mesure quantitative; ou
S Site (ZDP).
L Locale : dans la ZÉL.
R Régionale : dans la ZÉR.

Durée :

Mesure quantitative; ou
CT Court terme.
MT Moyen terme.
LT Long terme.
P Permanent – ne reviendra jamais à l'état d'origine.

Fréquence :

Mesure quantitative; ou
U Une fois par mois ou moins.
S Se produit sporadiquement à intervalles irréguliers.
R Se produit régulièrement et à intervalles réguliers.
C Continu.

Réversibilité :

R Réversible.
I Irréversible.

Contexte environnemental ou socio-économique :

N Non perturbé : Zone affectée par l'activité humaine d'une manière relative ou pas d'effets négatifs.
D Développé : Zone substantiellement perturbée antérieurement par le développement humain (p. ex., milieu urbain) ou du développement humain est encore présent.
S.O. Sans objet.

Importance :

I Important.
N Non important.

Niveau de confiance dans les prédictions :

Basé sur de l'information scientifique, une analyse statistique et l'efficacité de l'atténuation ou de la mesure de gestion des effets.
F Niveau de confiance faible.
M Niveau de confiance modéré.
E Niveau de confiance élevé.

5.0 MESURES D'ÉVITEMENT ET D'ATTÉNUATION

Conformément avec la politique environnementale, Alderon a pris des mesures dès le début de la planification du terminal Kami afin d'éviter et d'atténuer les effets. Dans la mesure du possible, le terminal Kami a été planifié et conçu pour éviter les effets environnementaux nocifs par une configuration soignée des composants du terminal et en utilisant des technologies de contrôle économiquement et techniquement faisables. Lorsque l'évitement est impossible, des mesures d'atténuation ont été intégrées à la conception du terminal Kami.

Le processus de conception technique est une approche itérative et tient compte des contraintes environnementales et sociales, ainsi que des contraintes technologiques. L'emplacement des installations de manutention du concentré a été établi par l'Administration portuaire de Sept-Îles selon le plan d'utilisation du territoire du port. L'emplacement de la boucle ferroviaire est basé sur la présente d'un autre utilisateur du port, Cliffs Québec Iron Mining Limited (anciennement Consolidated Thompson), et la boucle a été placée à proximité et parallèlement à la boucle ferroviaire future de Consolidated Thompson afin de limiter l'empreinte du remplissage et des fondations combinées des voies ferrées.

Le principe de précaution a été employé pour guider le développement des mesures d'atténuation :

> *« S'il y a des risques de dommages irréversibles, l'absence de certitude scientifique ne soit pas être utilisée comme motif pour éviter de mesures économiques d'empêcher la dégradation environnementale » (Programme environnemental des Nations Unies, 1992).*

Le principe de précaution souligne un devoir de prévenir les dommages, lorsqu'il est possible de le faire, même si toutes les preuves ne sont pas disponibles. Ce principe a été codifié dans plusieurs traités internationaux dont le Canada est signataire (Association canadienne du droit de l'environnement 2003). L'incertitude au sujet de l'ampleur ou de l'importance des effets environnementaux n'a pas été utilisée comme motif pour retarder l'atténuation économique et techniquement faisable. Conformément aux lignes directrices de l'ÉIE, la priorité a été accordée à l'évitement dans la mesure du possible.

L'évitement des effets environnementaux négatifs à la conception était et demeure un important principe du processus de conception du terminal Kami. Outre l'évitement à la conception, une gamme de pratiques d'atténuation standards seront mises en œuvre au terminal Kami et un plan de protection de l'environnement (PPE) sera rédigé.

5.1 Évitement et atténuation à la conception

Le processus de conception technique du terminal Kami a intégré une gamme de mesures d'évitement et d'atténuation visant à éliminer, réduire ou contrôler les effets environnementaux négatifs liés au terminal Kami. L'évitement à la conception comprend les éléments suivants :

- le système de convoyeurs du terminal Kami a été choisi pour limiter le bruit et il sera enfermé;
- lorsque c'est économiquement et techniquement possible, le terminal Kami a été conçu pour éviter les nappes d'eau;
- la boucle ferroviaire est située à proximité de la future boucle ferroviaire de Cliffs Québec Iron Mining Limited (anciennement Consolidated Thompson) afin de limiter l'empreinte combinée des deux structures;
- le bassin de retenue a été situé à l'intérieur de la boucle ferroviaire proposée; une zone hautement perturbée. le traitement de l'eau assurera que les effluents respectent les normes environnementales; et
- la conception du chemin de fer respectera les normes prescrites pour la construction de la voie ferrée par AREMA et les normes de QNS&L. Les techniques normalisées de construction sur sol de fondation seront appliquées.

Les installations du terminal Kami au terminal de la Pointe-Noire, y compris l'infrastructure (p. ex., les bâtiments, le réaménagement du chemin pour donner accès à la fonderie et au bassin de retenue), seront conçues et construites conformément aux lois, règlements, normes et codes industriels applicables. Les normes et les codes et/ou les organismes concernés applicables comprennent :

ACGIH	American Conference of Governmental and Industrial Hygienists
AFBMA	Anti-Friction Bearing Manufacturers Association
AGMA	American Gear Manufacturer's Association
AISI	American Iron and Steel Institute
AMCA	Air Movement and Control Association
ANSI	American National Standards Institute
API	American Petroleum Institute
ARI	American Refrigeration Institute
ASHRAE	American Society of Heating, Ventilating and Air Conditioning Engineers
ASLE	American Society of Lubricating Engineers
ASME	American Society of Mechanical Engineers
ASTM	American Society for Testing and Materials
AWS	American Welding Society
AWWA	American Water Works Association
CAGI	Compressed Air and Gas Institute

AMEEEC	Association des manufacturiers d'équipement électrique et électronique du Canada
CEMA	Conveyor Equipment Manufacturers Association
SCG	Manuel canadien d'ingénierie des fondations
ACG	Association Canadienne du Gaz
SCG	Société canadienne de géotechnique
ONGC	Office des normes générales du Canada
ICCA	Institut canadien de la construction en acier
CMAA	Crane Manufacturer's Association of America
CSA	Association canadienne de normalisation
BCS	Bureau canadien de soudage
SCS	Société canadienne de la soudure
AMEEC	Association des manufacturiers d'équipement électrique et électronique du Canada
FM	Factory Mutual System
FPI	Fluid Power Institute
HIS	Hydraulic Institute Standards
HMI	Hoist Manufacturer's Institute
IEEE	Institute of Electrical and Electronics Engineers
IGCI	Industrial Gas Cleaning Institute
ISA	Instrument Society of America
ISO	Organisation internationale de normalisation
MPTA	Mechanical Power Transmission Association
MSHA	Mining Safety and Health Administration
MSS	Manufacturer's Standardization Society
NACE	National Association of Corrosion Engineers
CNB	Code national du bâtiment du Canada
NEMA	National Electrical Manufacturers Association
NFPA	National Fire Protection Association
NFPA	National Fluid Power Association
NIMA	National Insulation Manufacturers' Association
PFI	Pipe Fabrication Institute
RMA	Rubber Manufacturers' Association
SMACNA	Sheet Metal and Air Conditioning Contractors' Association
SSPC	Steel Structures Painting Council
TEMA	Tubular Exchanger Manufacturers' Association
ULC	Laboratoires des assureurs du Canada
VSMA	Vibrating Screen Manufacturers' Association

5.2 Atténuation propre aux CEV

Alderon a tenu compte d'une large gamme de mesures et de pratiques d'atténuation et mettra en œuvre de l'atténuation qui est techniquement et économiquement faisable. De plus amples détails sur les mesures d'atténuation du terminal Kami sont fournis pour chaque CEV au chapitre 13 et dans la 2e partie de l'ÉIE. Cela inclut des mesures d'atténuation proposées pour

les espèces fauniques énumérées, leurs habitats critiques ou les résidences des individus de ces espèces (chapitre 20).

Les mesures et pratiques d'atténuation normales seront mises en œuvre. Ces mesures et pratiques sont généralement employées dans des projets de mines de fer similaires et acceptées au Labrador et au Canada et leur efficacité a été démontrée dans des projets similaires.

- Des mesures environnementales standard pour les mines et les chantiers comprennent :
  - un PPE et des plans de gestion environnementale (PGE) qui seront développés pour le terminal Kami;
  - les réservoirs de stockage de produits pétroliers et d'autres matières dangereuses seront dotés d'un système de confinement secondaire;
  - les codes et normes de conception applicables seront observés dans la conception et la construction des composants du terminal Kami; et
  - des PIU (plans de contingence) seront élaborés pour le terminal Kami et la formation sera donnée afin de garantir que les employés et entrepreneurs du terminal Kami soient familiers avec les mesures d'intervention.
- Des contrôles de l'érosion seront mis en place, incluant :
  - le contrôle de l'érosion et de la sédimentation, tel que des zones tampons autour des nappes d'eau, l'installation de blocage de fossés et de clôtures antiérosion.
- Les émissions atmosphériques telles que la poussière et le bruit seront contrôlées grâce à une gamme de mesures incluant :
  - la suppression de poussière, telle que l'arrosage des routes et des limites sur les activités de perturbation du sol les jours particulièrement secs et venteux;
  - des convoyeurs enfermés pour réduire les émissions de poussière libre, au besoin;
  - des silencieux pour réduire le bruit;
  - l'entretien régulier des véhicules et de l'équipement pour minimiser les émissions dans l'air et le bruit;
  - pas de dynamitage la nuit pour limiter le bruit; et
  - le dynamitage sera effectué conformément à *Lignes directrices concernant l'utilisation d'explosifs à l'intérieur ou à proximité des eaux de pêche canadiennes* (Wright et *Hopky* 1998);
- Mesures standard pour l'atténuation de la faune terrestre et aviaire, incluant :
  - Limites de vitesse affichées sur les chemins du site afin de réduire les collisions avec la faune;
  - la sensibilisation à la faune des employés et des entrepreneurs et formation d'évitement; et

- un plan de gestion de l'avifaune est en préparation pour le terminal Kami et il inclura des mesures telles que la réalisation de relevés avant le dégagement de nids actifs d'oiseaux migrateurs.

- Les mesures standard d'atténuation pour les environnements aquatiques comprennent :
  - le recyclage et la réutilisation de l'eau; et
  - le maintien de zones tampons de végétation autour des cours d'eau et des milieux humides.
- La planification standard des ressources humaines comprend :
  - l'orientation de nouveaux employés inclura les politiques environnementales et la familiarisation avec les mesures de protection décrites dans le PPE; et
  - les employés et entrepreneurs du terminal Kami recevront une formation et un recyclage périodiques pour qu'ils soient familiers avec les problèmes environnementaux potentiels associés au terminal Kami.

Parmi les mesures d'atténuation standard qui seront employées au terminal Kami, le risque de défaillance est faible. Leur efficacité et leur fiabilité sont bien comprises et elles sont couramment appliquées dans divers projets. Toutefois, au cas où une mesure d'atténuation devait faire défaut, Alderon surveillera et rectifiera les effets environnementaux résiduels négatifs. L'ampleur et l'importance des effets environnementaux résultants dépendront de la nature et de l'étendue de la défaillance de l'atténuation et du moment à laquelle elle se produit.

5.3 Aperçu du plan de protection de l'environnement

Dans le cadre du système de gestion de l'environnement, un PPE est en cours d'élaboration pour le terminal Kami. Le PPE sera un guide autonome qui peut être utilisé sur le terrain et qui décrit les procédures sur place requises de tout le personnel du terminal Kami (c.-à-d. les employés, les entrepreneurs et les fournisseurs d'Alderon) afin de réduire ou d'éliminer les effets environnementaux négatifs potentiels associés aux activités du terminal Kami. Le vice-président exécutif responsable de la livraison du projet sera responsable de l'élaboration et de l'application du PPE, y compris la conformité. Le PPE servira à :

- documenter les préoccupations environnementales et les mesures de protection adéquates;
- fournir un document de référence pour le personnel lors de la planification et de l'exécution d'activités particulières;
- offrir de la direction pour la gestion d'événements accidentels;
- communiquer les changements en matière de mesures de protection de l'environnement grâce à un processus de révision défini;
- fournir des références et des instructions au personnel sur le terrain pour comprendre les exigences et les engagements juridiques, règlementaires et autres qui sont applicables; et

- fournir un outil utilisable au niveau corporatif pour s'assurer que les engagements pris dans les énoncés de politiques sont mis en œuvre et surveillés.

Voici une table des matières proposée pour le PPE :

1.0 INTRODUCTION

- 1.1 Aperçu du plan de protection de l'environnement
- 1.2 Organisation du plan de protection de l'environnement
- 1.3 Politique environnementale d'Alderon
- 1.4 Rôles et responsabilités
- 1.5 Orientation environnementale

2.0 APERÇU DU TERMINAL KAMI

- 2.1 Développement de l'installation du déchargement, d'empilage, de stockage et de reprise du concentré, ainsi que de la boucle ferroviaire et d'autres traits du terminal Kami
- 2.2 Exploitation de l'installation du déchargement, d'empilage, de stockage et de reprise du concentré, ainsi que de la boucle ferroviaire et d'autres traits du terminal Kami
- 2.3 Nettoyage et transfert des installations

3.0 EXIGENCES ET ENGAGEMENTS RÉGLEMENTAIRES

- 3.1 Approbations, autorisations et permis
- 3.2 Normes de conformité et surveillance
- 3.3 Inspection environnementale et production de rapports

4.0 PROCÉDURES DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALES

- 4.1 Relevés
- 4.2 Zones tampons
- 4.3 Zones pour les bâtiments et le stockage
- 4.4 Débroussaillage
- 4.5 Essouchement et élimination des débris connexes
- 4.6 Morts-terrains et déchets de roche
- 4.7 Excavation, endiguement et nivellement
- 4.8 Prévention de l'érosion et contrôles des sédiments
- 4.9 Alimentation en eau
- 4.10 Creusage de tranchées
- 4.11 Franchissement de cours d'eau

4.12 Forage exploratoire, forage de puits d'eau et essais de pompage
4.13 Pompes et génératrices
4.14 Dénoyage des zones de travail/tranchées et drainage du site
4.15 Installation, utilisation et entretien de l'équipement
4.16 Stockage, manutention et transbordement de carburant et d'autres matières dangereuses
4.17 Gestion des déchets
4.18 Élimination des eaux d'égout
4.19 Gestion des déchets dangereux
4.20 Circulation automobile
4.21 Circulation ferroviaire
4.22 Contrôle de la poussière
4.23 Gestion des résidus
4.24 Déneigement
4.25 Travaux civils
4.26 Construction et entretien de la route d'accès
4.27 Traitement et surveillance des effluents
4.28 Bassin de retenue
4.29 Installation des bâtiments
4.30 Montage d'acier
4.31 Forage et dynamitage

5.0 PLANS DE CONTINGENCE
5.1 Découvertes de ressources historiques
5.2 Incendies de forêt
5.3 Déversement de carburant et de matières dangereuses
5.4 Déraillement
5.5 Rupture du bassin de retenue
5.6 Rencontres avec la faune

6.0 RÉVISIONS DE CONTRÔLE DU PLAN DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE
7.0 LISTE DES PERSONNES-RESSOURCES
8.0 RÉFÉRENCES CITÉES
9.0 PAGE DE SIGNATURE

Lors de la publication de demandes de propositions, Alderon inclura une copie du PPE afin que les entrepreneurs potentiels puissent l'étudier et intégrer ses exigences à toute proposition soumise. Les entrepreneurs, fournisseurs, experts-conseils et employés du terminal Kami seront contractuellement obligés de se conformer au PPE. Des vérifications périodiques de la conformité seront menées pour identifier les problèmes et proposer des solutions à ces problèmes.

Le PPE sera développé parmi plusieurs PGE (Chapitre 8).

Le terminal Kami est similaire à d'autres installations de minerai de fer dans la région et des mesures éprouvées seront utilisées pour atténuer les effets environnementaux. Le recours à des solutions technologiquement novatrices n'est pas prévu pour le moment.

6.0 ÉVALUATION DES EFFETS CUMULATIFS

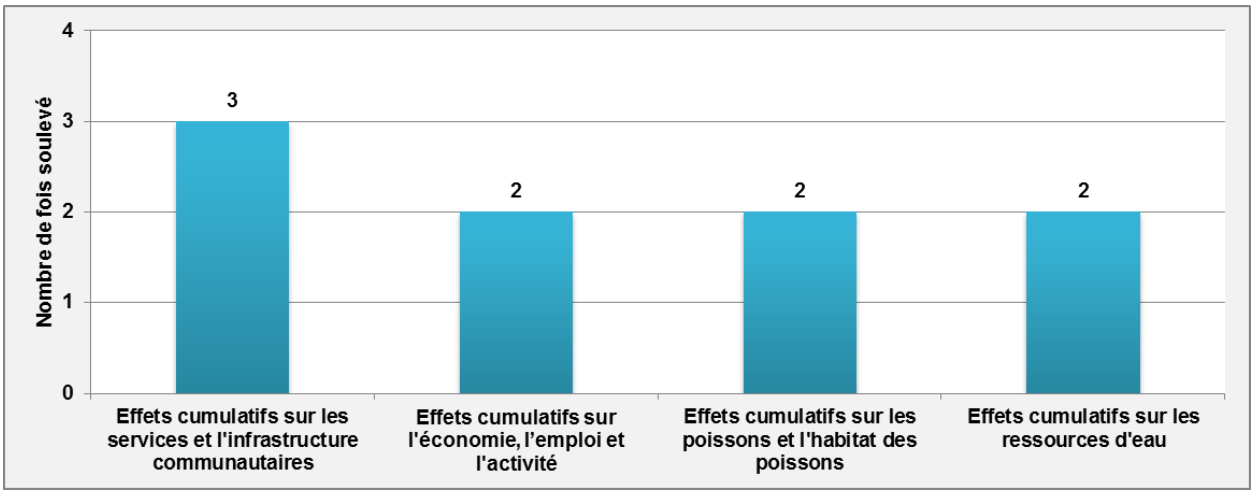
Les effets cumulatifs sont des effets résiduels dans l'environnement (c.-à-d. des effets environnementaux qui se produisent après que les mesures d'atténuation aient été mises en place) qui sont susceptibles de survenir au terminal Kami combinés à ceux d'autres projets ou activités qui ont été ou qui seront effectuées. L'importance des effets cumulatifs résiduels qui restent après la mise en œuvre de l'atténuation est évaluée.

Cette section décrit comment sont évalués les effets cumulatifs potentiels du terminal Kami agissant de concert avec d'autres activités dans le passé, dans le présent ou dans le futur raisonnablement prévisible. L'évaluation détaillée et propre aux CEV des effets cumulatifs pour chaque CEV se trouve dans les chapitres 14 à 26 de l'ÉIE. Le résumé des résultats des analyses des effets cumulatifs est présenté au chapitre 13.

6.1 Enjeux

Les enjeux identifiés lors des activités de consultation et d'implication liés aux effets cumulatifs sont présentés à la Figure 6.1.

Figure 6.1 Fréquence des enjeux soulevés relativement aux effets cumulatifs



Certains points et enjeux principaux liés aux effets cumulatifs qui ont été soulevés lors des activités de consultation et d'engagement d'Alderon jusqu'à ce jour comprennent, par exemple :

- les effets cumulatifs sur les services communautaires et l'infrastructure tels que la capacité du chemin de fer QNS&L, du logement et de la circulation; et
- les effets cumulatifs sur l'économie, l'emploi et les affaires tels que des occasions pour la main-d'œuvre et les entreprises locales.

Un dossier détaillé de ces questions et des réponses d'Alderon est inclus dans les chapitres 14 à 26.

6.2 Approche

Les effets cumulatifs sont évalués dans les RSA propres à chaque CEV (c.-à-d. les limites spatiales dans lesquelles on peut prévoir des effets cumulatifs). L'évaluation se concentre sur le degré de changement causé par les effets environnementaux résiduels résultant du terminal Kami et agissant en combinaison avec d'autres projets pertinents actuels et futurs. En règle générale, le RSA définit les limites spatiales de l'évaluation des effets cumulatifs.

Les méthodes d'évaluation des effets cumulatifs sont décrites aux sections 6.2.1 et les projets pertinents actuels et futurs sont décrits à la section 6.3.

6.2.1 Méthodes

Les méthodes d'évaluation des effets cumulatifs utilisées dans cette ÉIE abordent et se conforment aux exigences de la LCEE et des directives sur l'ÉIE publiées par les gouvernements pour le terminal Kami, ainsi qu'aux documents de direction suivants :

- *Énoncé de politique opérationnelle – Aborder les effets environnementaux cumulatifs en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (Gouvernement du Canada 2007); et
- *Guide du praticien sur l'évaluation des effets cumulatifs* (Gouvernement du Canada 1999)

Ce faisant, l'ÉIE évalue tout effet cumulatif qui pourrait résulter du terminal Kami en combinaison avec d'autres projets ou d'autres activités qui pourraient s'être ou qui se seront déroulés. Un rapport de l'évaluation des effets cumulatifs se trouve dans une sous-section distincte pour chaque CEV. L'évaluation considère l'effet environnemental global sur la CEV résultant des effets environnementaux résiduels probables du terminal Kami et de ceux d'autres projets et activités pertinents en suivant une approche par étapes :

1. Les projets et activités antérieurs et actuels et leurs effets environnementaux sont, tel que décrit plus haut, reflétés dans l'environnement de référence (actuel) de chaque CEV. Un aperçu de ces développements antérieurs et courants et d'autres activités humaines dans la zone générale du terminal Kami a également été présenté dans l'ensemble de cette ÉIE, dans le cadre de la description du contexte environnemental. L'état actuel de la CEV est le résultat de ces facteurs naturels et/ou anthropogéniques, et donc sa sensibilité et sa résistance globales à des perturbations ou à des changements additionnels sont intégralement considérées tout au long de l'évaluation des effets environnementaux. Cet état actuel de la CEV est également résumé à cette étape.
2. Avec l'état actuel de la CEV établi, l'évaluation des effets cumulatifs peut alors résumer et considérer à quel point et comment cet état actuel sera modifié par l'introduction du

terminal Kami et de ses effets environnementaux résiduels (tels qu'évalués en détail dans les composants antérieurs de chaque section sur les CEV).

3. De là, d'autres projets et activités en cours ou raisonnablement prévisibles dans le futur qui sont pertinents pour cette CEV et l'évaluation de leurs effets cumulatifs seront identifiés. Cela comprend tout projet ou toute activité actuels ou raisonnablement prévisibles dans le futur dont les effets sur la CEV chevaucheraient probablement dans le temps et dans l'espace ceux du terminal Kami (p. ex., le chevauchement dans la zone du terminal Kami ou dans sa sphère d'influence affecte les mêmes populations ou communautés fauniques). Lorsqu'une telle interaction avec les effets d'un autre projet identifié est jugée probable ou peu probable, la justification d'une telle décision est également fournie.
4. Dans les cas où les effets environnementaux résiduels du terminal Kami sur la CEV chevauchera dans le temps et dans l'espace ceux d'au moins un autre projet ou au moins une autre activité actuels ou futurs, les effets cumulatifs potentiels du terminal Kami combinés à ceux des autres développements pertinents sont analysés et évalués.

L'évaluation des effets cumulatifs tient compte et analyse chaque type d'effet cumulatif potentiel qui pourrait se produire :

- les effets additifs possibles où l'effet cumulatif total est égal à la somme des effets individuels qui y ont contribué;
- les effets interactifs ou synergiques où l'effet environnemental total peut être supérieur ou inférieur à la somme des effets contributifs, tel que des réactions possibles entre eux, le dépassement de certains seuils écologiques ou sociaux; et
- les activités induites et leurs effets.

En somme, l'évaluation des effets cumulatifs analyse et évalue l'effet environnemental global (total) sur la CEV résultant des effets résiduels probables du terminal Kami combinés à ceux d'autres projets et activités pertinents. Ce faisant, l'évaluation des effets cumulatifs :

- tient compte des effets des projets et activités antérieurs et courants dans le cadre de l'étude de référence environnementale avant la construction du terminal Kami et considère et intègre cette base de référence (ainsi que l'état actuel de la CEV résultante) à l'évaluation des effets environnementaux;
- analyse la nature et le degré de changement probables produits par l'environnement (référence) existant qui résulteraient des effets du terminal Kami en combinaison avec d'autres projets et activités pertinents actuels et futurs;
- conclut pour chaque évaluation des effets cumulatifs propres à la CEV en question en fournissant un résumé et une évaluation de ces effets cumulatifs prévus en utilisant les mêmes descripteurs d'effet, définitions de l'importance et approches employés pour l'évaluation des effets environnementaux du terminal Kami.

Le tableau 6.1 est un exemple de tableau utilisé dans les sections de chaque CEV pour résumer les principaux résultats liés à l'évaluation des effets cumulatifs.

Tableau 6.1 Résumé des effets cumulatifs potentiels : [Exemple]

État actuel de la CEV (Activités antérieures et actuelles)								
Effets environnementaux résiduels du terminal Kami								
Autres projets et activités	**Interaction probable entre les effets (O/N)**		**Justification**		**Effets cumulatifs**			
Expansion du port de la Pointe-Noire (Port de Sept-Îles)								
CFA et QNS&L								
Aluminerie Alouette								
Deuxième usine de bouletage de Port-Cartier (ArcelorMittal)								
Terminal Bloom Pointe-Noire (Cliffs Resources)								
Mine d'apatite-magnétite Arnaud (Mine Arnaud)								
Résumé des effets cumulatifs (terminal Kami + autres projets et activités pertinents)	**Direction**	**Ampleur**	**Étendue géographique**	**Durée**	**Fréquence**	**Réversibilité**	**Importance**	**Confiance**
Résumé des effets cumulatifs globaux probables du terminal Kami en combinaison avec les autres projets et activités pertinents.								

6.3 Autres projets et activités

Les projets actuels et raisonnablement prévisibles dans le futur pouvant probablement produire des effets environnementaux qui chevaucheront dans le temps et dans l'espace ceux du terminal Kami sont prescrits à la section 4.8 des directives de l'ÉIE et comprennent :

- L'exploitation au Labrador (expansion existante et planifiée) – Iron Ore Company of Canada (IOCC);
- Wabush Mines – Cliffs Resources;
- Mine du Mont Wright – ArcelorMittal;
- Mine du lac Bloom et éperon ferroviaire – Cliffs Resources;
- Mine de fer de Schefferville – Labrador Iron Mines;
- Projet de minerai de fer – Tata Steel (anciennement New Millennium);
- Lower Churchill Hydroelectric Generation Project; et
- infrastructure et autres projets au Port de Sept-Îles.

Parmi ces projets, seuls la Mine du lac Bloom (non montré à la Figure 6.1) et le projet d'éperon ferroviaire de Cliffs Resources (Terminal Bloom Pointe-Noire) et l'infrastructure d'autres projets au Port de Sept-Îles présentent des composants qui peuvent chevaucher le terminal Kami. Les autres projets au Port de Sept-Îles comprennent :

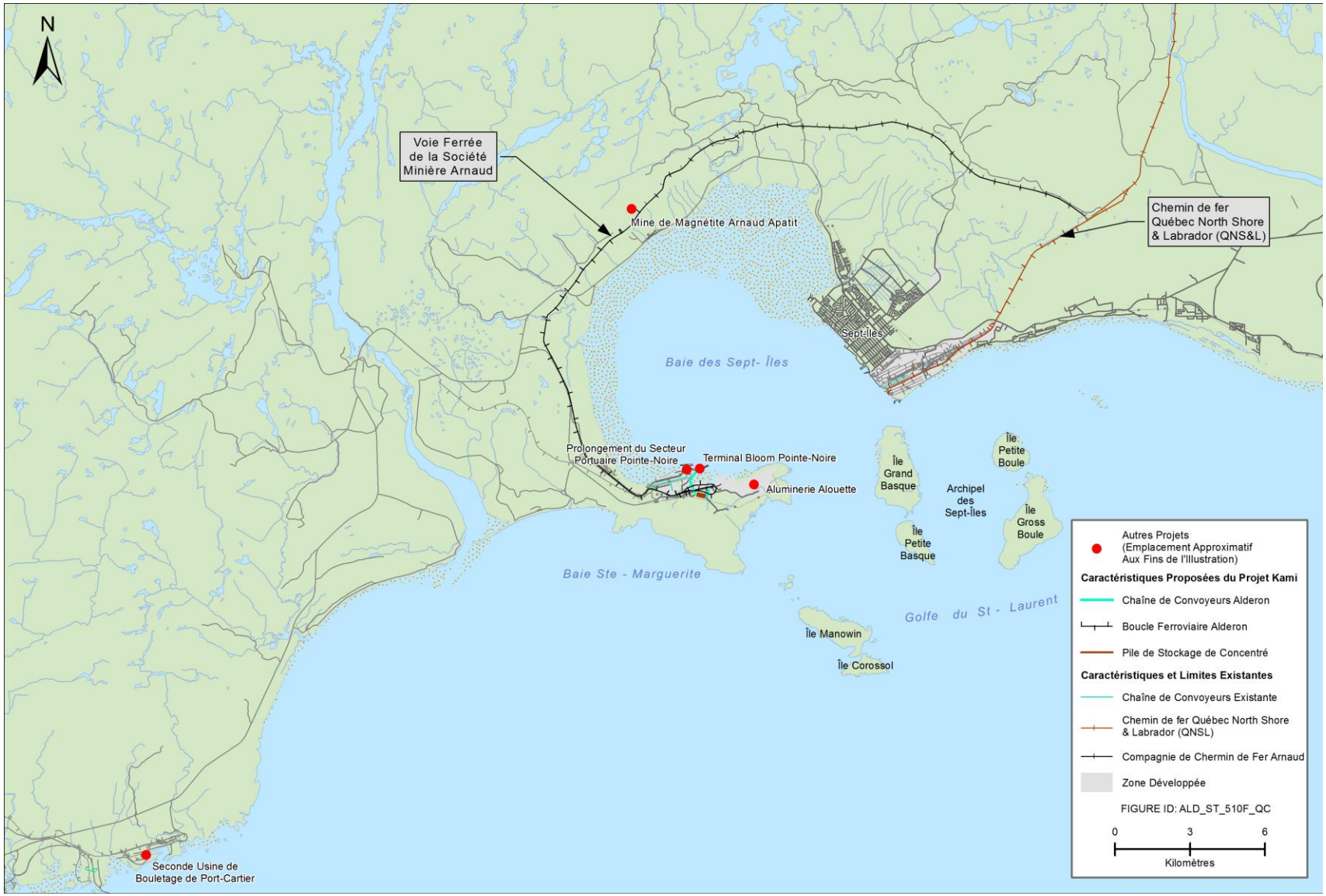
- l'expansion du port de la Pointe-Noire (Port de Sept-Îles); et
- l'Aluminerie Alouette.

D'autres projets qui pourraient potentiellement chevaucher le terminal Kami sont :

- Chemin de fer Arnaud (CFA) et Québec North Shore and Labrador (QNS&L);
- la deuxième usine de bouletage de Port-Cartier (ArcelorMittal), non montrée à la Figure 6.1; et
- la mine d'apatite-magnétite Arnaud (Mine Arnaud).

L'emplacement de ces projets, sauf ceux mentionnés ci-dessus, est montré à la Figure 6.2.

Figure 6.2 Emplacement des autres projets et activités



Expansion du port de la Pointe-Noire

D'après l'information obtenue de l'administration portuaire, le port prévoit construire un bassin en eau profonde pour utilisateurs multiples avec deux chargeurs de navires et deux lignes de convoyeurs. La construction de la nouvelle installation à la Pointe-Noire devrait être terminée d'ici la fin du mois de mars 2014. L'année dernière le port à transbordé 26,3 millions de tonnes de minerai de fer pour les sociétés minières, notamment Cliffs Natural Resources, Consolidated Thompson Iron Mines Ltd., Labrador Iron Mines Holdings Limited, Tata Steel Limited, New Millenium Iron Corp. et IOCC. Ces entreprises prévoient augmenter la production et il y a plusieurs projets en cours de développement.

L'investissement total requis pour l'expansion du port est de 220 millions $. Le gouvernement fédéral a récemment annoncé une contribution de 55 millions $.

Selon les estimations, l'expansion du port créera 200 emplois permanents et les travaux de construction entraîneront 1 000 emplois. Lorsque les changements seront terminés, la capacité du port sera de 70 millions de tonnes par année comparativement à 26 millions de tonnes environ en 2011. La nouvelle infrastructure du terminal de la Pointe-Noire permettra à des navires de type Chinamax pourront venir au port. Ces navires ont une capacité de chargement de 300 000 à 400 000 tonnes (Gougeon 2012).

CFA et QNS&L

Le chemin de fer CFA a été construit en 1959 et le QNS&L, en 1954. Ces deux chemins de fer prévoient une augmentation de l'achalandage dans un avenir rapproché en raison de l'expansion industrielle qui du fait même augmentera l'activité d'expédition industrielle du port. Plusieurs sociétés minières prévoient employer ces deux transporteurs généraux pour accéder à l'infrastructure d'expédition du port. En outre, on s'attend à ce que plusieurs changements soient requis sur le système ferroviaire pour accommoder l'augmentation de la circulation et l'accès au port.

Aluminerie Alouette

L'Aluminerie Alouette est la plus grande aluminerie en Amérique du Nord et elle grandira davantage en raison d'investissements de 2 milliards de dollars prévus sur une période de 15 ans (Marowits 2011). Cette installation est actuellement au dixième rang au monde et ajoutera 216 pots de fusion au coût de 1,5 milliard $ et développera une nouvelle technologie à faible consommation d'énergie ce qui créera 300 emplois directs environ à l'usine de Sept-Îles. L'Aluminerie Alouette est située immédiatement à l'est des futures installations portuaires d'Alderon Iron Ore.

Deuxième usine de bouletage de Port-Cartier

ArcelorMittal a récemment annoncé une expansion de 2,1 milliards $ de la mine et du concentrateur du Mont-Wright à Fermont, Québec. Les plans prévoient la manutention du double du minerai et des déchets l'année prochaine (Scales 2012). Le minerai est concentré à

la mine, puis transporté par rail sur une distance de 420 km à l'usine de bouletage de Port-Cartier. L'expansion de ces installations est prévue.

Afin de répondre à la capacité accrue du concentrateur, de nouveaux wagons sont requis et des trains plus longs transporteront le concentré à Port-Cartier.

Les coûts de l'expansion du secteur du minerai de fer d'ArcelorMittal au Québec comprennent 900 millions $ pour la construction d'une deuxième usine de bouletage à Port-Cartier. La conception technique n'est pas terminée, mais la production de boulettes doublera de 9,2 millions de t/année à 18,5 millions de t/année. Le calendrier de construction de l'usine de bouletage est de deux ans. Elle est toutefois suspendue pour le moment. Si une décision est prise plus tard de ne pas construire la nouvelle usine de bouletage, la quantité additionnelle de concentré du Mont-Wright sera expédiée à des clients internes et externes depuis les installations portuaires de Port-Cartier.

Terminal Bloom Pointe-Noire

Cliffs Naturals Resources prévoit investir 1 milliard $ en Amérique du Nord en 2012. Environ 470 millions $ seront utilisés pour l'amélioration de la mine du lac Bloom près de Fermont. Un total de 45 millions $ servira à améliorer ses infrastructures ferroviaires et portuaires au terminal de la Pointe-Noire à Sept-Îles. Cet investissement permettra à la société d'augmenter sa production à 16 millions de tonnes de concentré de minerai de fer par année (Lévesque 2012).

Mine d'apatite-magnétite Arnaud

D'après le BGGP du gouvernement du Canada MPMO, Mine Arnaud Inc. propose le développement d'une mine d'apatite et de magnétite avec une capacité de production quotidienne de 23 000 tonnes. Elle sera située à 15 km environ à l'ouest de Sept-Îles. Ce projet comprend une mine à ciel ouvert, des broyeurs, une usine de transformation, un système de transport par train vers le port de Sept-Îles, de l'infrastructure pour le transport des minéraux, un système de production d'électricité, un bassin de résidus, la gestion des eaux usées et une installation pour le stockage des explosifs. L'évaluation des incidences environnementales de ce projet a été présentée aux gouvernements fédéral et provincial en mars 2012.

6.4 Résultats de l'évaluation des effets cumulatifs

Les résultats de l'évaluation des effets cumulatifs propres aux CEV sont résumés au chapitre 13 et sont présentés en détail aux chapitres 14 à 26. Avec la mise en œuvre des mesures d'atténuation proposées, il n'y a pas d'effets cumulatifs négatifs importants probables prévus résultant du terminal Kami en combinaison à d'autres projets et activités.

6.5 Gestion des effets cumulatifs

Les mesures d'atténuation et de gestion des effets proposées par Alderon atténueront les effets cumulatifs globaux du terminal Kami combinés à d'autres projets et activités. De plus, Alderon participera au forum économique régional qui a récemment été établi par les autorités et les conseils d'affaires de la Région administrative de la Côte-Nord. Le but du forum économique

régional est de trouver des moyens de maximiser les avantages économiques régionaux des projets industriels et miniers actuels. Alderon collaborera à ce forum dans le but d'identifier des moyens pour optimiser l'accès régional aux occasions d'emploi et d'affaires. D'autres mesures d'amélioration des avantages durant le stade de construction comprennent la promotion de la sous-traitance régionale pour les matériaux et services et des occasions pour les entreprises et travailleurs locaux et autochtones.

7.0 EFFETS DE L'ENVIRONNEMENT SUR LE PROJET

Conformément aux exigences des lignes directrices de l'ÉIE et l'article 2(1) de la LCEE, ce chapitre aborde les effets prévus et potentiels de l'environnement sur la conception, la construction et l'exploitation du terminal Kami. Des prédictions sont fournies sur les conditions locales et les dangers naturels tels que des conditions météorologiques sévères et/ou extrêmes et des événements externes (p. ex., inondations, embâcles, glissements rocheux, glissements de terrain, incendies, courants de débordement et séismes) qui pourrait avoir un effet négatif sur le terminal Kami et comment cela pourrait à son tour affecter l'environnement (p. ex., urgences environnementales causées par des conditions environnementales extrêmes). Des mesures mises en œuvre pour prévenir ou réagir à de tels événements font également l'objet d'une discussion.

7.1 Zone de l'étude

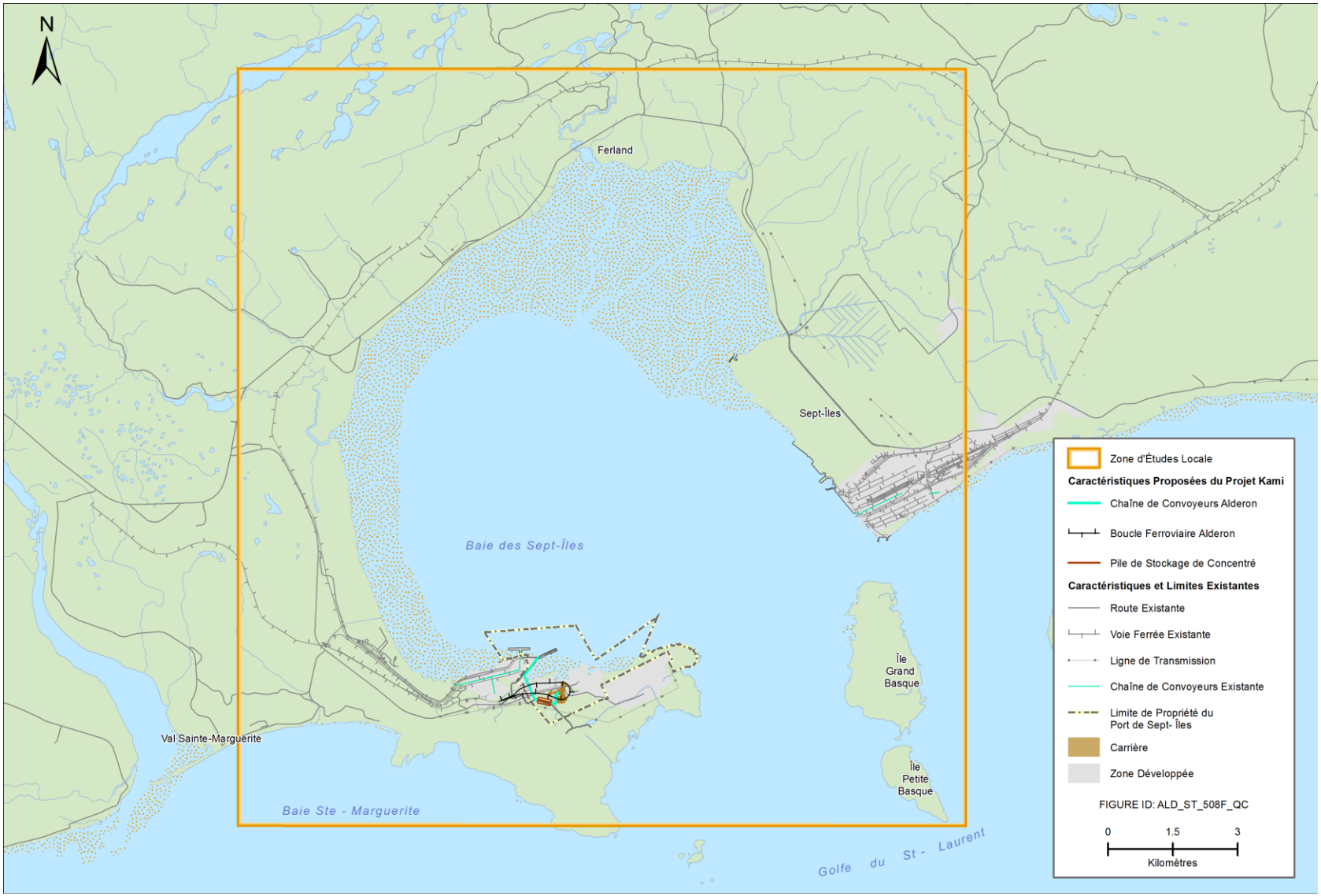
La zone de l'étude aux fins de l'évaluation des effets de l'environnement sur le terminal Kami englobe la péninsule Marconi, sa zone côtière et la baie des Sept-Îles (Figure 7.1). Elle a été sélectionnée comme zone de l'étude parce que les facteurs environnementaux considérés tels que le climat et la sismicité sont décrits pour une région élargie et leurs effets sont transitoires (comme la météo) ou ressentis sur une plus grande superficie (comme la sismicité).

7.2 Facteurs environnementaux considérés

Les facteurs environnementaux ci-dessous sont énumérés dans les lignes directrices de l'ÉIE pour le projet dans son ensemble. Dans bien des cas, ces facteurs sont liés à la mine Kami.

- Physiographie : topographie et réseau de drainage.
- Climat : données historiques sur la précipitation totale (pluie et neige) et températures moyennes, maximales et minimales.
- Contexte géologique : substratum et stratigraphie et composition du couvert de surface, propriétés géomécaniques et éléments structurels de la géologie tels que les fractures et les failles, dans la zone de la mine et aux endroits où d'importants remblais et infrastructures du projet sont proposés (p. ex., mine à ciel ouvert, infrastructures, emplacements de déblayage et de creusement de tunnels sur le trajet du chemin de fer).
- Contexte hydrogéologique : caractéristiques hydrogéologiques des divers éléments géologiques (conductivité hydraulique, porosité, coefficients de stockage), géochimie de l'eau souterraine et niveau de la nappe phréatique dans les zones qui seront perturbées par les principaux composants du projet.
- Données d'écoulement fluvial (niveaux et débits) des lacs, rivières et ruisseaux avoisinants (chapitre 16).
- Propriétés géotechniques des sédiments quaternaires, tels que la stabilité des pentes et la capacité portante des fondations des installations et du trajet du chemin de fer dans des conditions statiques et dynamiques, y compris la glace de sol et les conditions thermiques.

Figure 7.1 Zone de l'étude des effets environnementaux sur l'environnement du terminal Kami



- Dangers géotechniques et géophysiques potentiels dans la zone du projet, incluant le risque d'affaissement saisonnier, de sismicité et de formation de failles, et les risques associés au déblai-remblai des pentes et aux installations construites. Lorsque c'est approprié, l'évaluation devrait inclure des illustrations telles que des cartes, des figures, des coupes et des journaux de forage.
- Les effets potentiels sur la stabilité des fondations des principaux composants du projet des fractures et failles géologiques et les implications associées à ces caractéristiques sur la planification et la conception technique du projet. Les composants du projet évalués doivent comprendre, sans s'y limiter, les remblais ferroviaires, les tunnels, les franchissements de cours d'eau importants, et les mines à ciel ouvert.
- Les effets potentiels du niveau de l'eau souterraine sur les opérations minières.

Pour le terminal Kami en particulier, les facteurs environnementaux considérés durant le processus de conception comprennent la rigueur du climat (vent, température, événements de précipitations sévères, glace et neige, ondes de tempête et inondations), ainsi que les événements de marées, l'activité sismique (tremblements de terre) et le changement climatique. Ces facteurs peuvent produire des charges et d'autres forces qui sont partiellement intégrées aux critères de conception du terminal Kami.

Le risque d'inondation n'est pas considéré comme étant un facteur important parce que le site du terminal Kami est légèrement incliné vers la baie des Sept-Îles et que les bassins hydrographiques des deux ruisseaux qui drainent la propriété du port dans la zone de développement proposée sont très petits. Le ruisseau à la Baleine, un cours d'eau intermittent, traverse la ZDP. Ce cours d'eau est alimenté par l'eau de ruissellement des zones environnantes en amont et s'écoule vers le nord dans la baie des Sept-Îles près de la pointe à la Baleine. Près du rivage, le ruisseau a été canalisé et s'écoule par une série de ponceaux souterrains. Un autre petit cours d'eau intermittent avec des branches en amont mineures se trouve du côté ouest de la ZDP. Ce cours d'eau s'écoule également vers le nord dans la baie des Sept-Îles, au sud de l'anse à Brochu.

Les ondes de tempête sont des changements du niveau de l'eau causé par les forces atmosphériques associées à des tempêtes. Produites par de grands vents, elles causent l'accumulation d'eau plus haut que le niveau de la mer. Dépendant du trajet de la tempête, l'onde de tempête sur se propager directement sur le rivage et, si elle est accompagnée par l'exhaussement et un effet d'entonnoir, l'augmentation du niveau de l'eau peut être amplifiée. Par conséquent, particulièrement dans les régions basses et à des moments coïncidant avec la marée haute, des inondations côtières peuvent se produire. Les ondes de tempête ne devraient pas affecter le terminal Kami parce que l'élévation au-dessus du niveau de la mer de l'équipement et des structures préviendra les dommages possibles causés par les changements de niveau d'eau produits par les ondes de tempête. De plus, l'emplacement de l'équipement et les îles à l'entrée du port réduiront le risque de dommages causés par la glace chassée vers le rivage par le vent. Un événement lié à un tsunami pourrait endommager le quai et les installations riveraines dépendamment de la haute de la vague, mais cela est peu probable en raison de la profondeur de l'eau et de la protection offerte par les îles à l'entrée du port. Par conséquent, les ondes de tempête ne feront pas l'objet d'autres discussions.

Les événements de précipitations sévères sont un facteur dominant de la conception et de la construction des installations. La glace est un important facteur dans la conception, la construction et l'exploitation des installations. Les tremblements de terre sont inclus dans les événements sismiques et influencent la conception des installations. Les conditions de référence sont incluses dans ce chapitre. Les incendies de forêt ont un effet minime sur les installations étant donné leur construction non combustible, bien que des courts retards opérationnels puissent être causés par la fumée et des débris en feu. Le chapitre 13 aborde les feux de forêt.

Le changement climatique est abordé dans le contexte du terminal Kami, ainsi que sa capacité d'affecter plusieurs des facteurs environnementaux qui influencent la conception, la construction et l'exploitation du terminal Kami.

Vous trouverez de l'information sur les conditions de physiographie existantes aux chapitres 15 et 16.

Il est important de noter que les résultats de la photo-interprétation de la ZDP indiquent un terrain généralement stable. Il y a des signes d'érosion limitée (ravins peu profonds) dans le cours des deux ruisseaux existants et une certaine érosion sous l'effet des vagues directement sur la côte. La ZDP est caractérisée par des conditions de terrain généralement stables associées à la prédominance de roc gisant à la surface ou sous un till sablonneux peu profond.

7.3 Conditions environnementales actuelles et anticipées

7.3.1 Climat

Le climat de Sept-Îles est subarctique avec de longs hivers froids et de courts étés doux. La présence du golfe du St-Laurent cause une influence maritime avec un taux d'humidité accru, de brouillard et du climat plus froid, particulièrement en été lorsque le vent est du sud.

Deux stations météorologiques sont situées à Sept-Îles. L'une est à l'aéroport et mesure les données de la haute atmosphère (sondages) deux fois par jour, alors que l'autre est située à la Pointe-Noire (plus près du terminal Kami) et mesure un nombre limité d'autres paramètres.

Les normes du climat de Sept-Îles sont présentées au Tableau 7.1 de 1971 à 2000, selon les mesures faites à l'aéroport de Sept-Îles et compilées par le Centre météorologique canadien (Environnement Canada 2012). La température moyenne annuelle est de 0,8 °C; le mois le plus chaud de l'année est juillet avec une température quotidienne moyenne de 15,3 °C. Janvier est le mois le plus froid avec une température quotidienne moyenne de -15,3 °C. La température maximale extrême mesurée à l'aéroport de Sept-Îles a été de 32,2 °C en juin 1947 et la plus basse a été de -43,3 °C en janvier 1950.

La moyenne annuelle de précipitation est de 757 mm et inclut la pluie et la neige (équivalent fondu). Le mois de septembre est le plus pluvieux avec des précipitations moyennes de 113 mm. Le mois de février est celui présentant le moins de précipitations avec une moyenne de 67,2 mm. La chute de neige maximale se produit en décembre avec une moyenne de 97 cm alors que l'accumulation de neige atteint son maximum en février avec une profondeur moyenne au sol de 68 cm.

La Figure 7.2 présente la rose des vents et la répartition de la fréquence des classes de vent à l'aéroport de Sept-Îles; elles ont été préparées avec les données horaires sur le vent de 2005 à 2011. La vitesse moyenne mesurée du vent est de 14,7 km/h et la direction la plus fréquente du vent (la direction de laquelle le vent souffle) est l'est, alors que la seconde direction la plus fréquente du vent est le nord. La vitesse maximale d'une rafale a été mesurée en janvier 1960 à 161 km/h.

La Figure 7.3 présente la rose des vents et la répartition de la fréquence des vents pour la Pointe-Noire de 2005 à 2011 inclusivement; elles ont été préparées d'après les données horaires sur le vent. La direction la plus fréquente du vent est l'ouest et la seconde direction la plus fréquente est l'ouest-nord-ouest.

Tableau 7.1 Normes climatiques à l'aéroport de Sept-Îles, 1971-2000

Paramètre	Jan	Févr	Mars	Avr	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Année
Température													
Moyenne quotidienne (°C)	-15,3	-13,4	-7,1	0	5,9	11,7	15,3	14,2	9,3	3,4	-3,1	-11,3	0,8
Max. quotidien (°C)	-9,8	-7,8	-2,1	3,8	10,3	16,4	19,6	18,8	13,6	7,4	0,7	-6,5	5,4
Minimum quotidien (°C)	-20,9	-19	-12,1	-3,8	1,5	7	10,9	9,6	4,8	-0,6	-7	-16,1	-3,8
Max. extrême (°C)	22,2	10,6	11,8	19,2	28,3	32,2	32,2	31,1	29,4	22,2	16,9	9,4	
Min. extrême (°C)	-43,3	-38,3	-31,7	-26,4	-11,7	-2,8	1,7	-0,6	-6,5	-12,8	-28,9	-36,5	
Précipitations													
Pluie (mm)	9,3	10,9	26	61	83,1	99,3	99,8	91,1	113,2	97,5	48,3	18	757,4
Neige (cm)	87,3	59,7	64,7	37,5	9,1	0	0	0	0	7,9	49	96,9	412
Précipitations (mm)	87,4	67,2	88,8	102,8	94	99,3	99,8	91,1	113,2	106,5	97,7	108,1	1156
Accumulation moyenne de neige (cm)	56	68	66	40	5	0	0	0	0	0	5	32	23
Chute de neige quotidienne extrême (cm)	52	49,4	50,8	44,6	29,2	0,5	0	0	0,6	28,2	45,4	55,8	
Précipitations quotidiennes extrêmes (mm)	52	94	50,8	74,9	69,6	68,1	84,8	76,5	98,6	67	114,6	69,8	
Jours pluvieux													
>= 0,2 mm	1,6	1,3	3,6	7,9	13,3	14	15,9	14	14,4	13,8	7,1	2,3	109
>= 5 mm	0,59	0,59	1,4	3,1	5,1	6	6,2	5,6	6,9	5,7	3	0,79	44,9
>= 10 mm	0,28	0,38	0,93	2	2,8	3,1	3,1	2,9	3,9	3,4	1,6	0,50	24,9

Paramètre	Jan	Févr	Mars	Avr	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Année
>= 25 mm	0,07	0,10	0,28	0,71	0,46	0,86	0,75	0,67	0,93	0,73	0,33	0,14	6
Jours neigeux													
>= 0,2 cm	15,9	11,8	12,2	7,7	1,7	0	0	0	0,07	2,9	9,8	15,7	77,7
>= 5 cm	5,6	3,8	4.3	2,5	0,57	0	0	0	0	0,42	3,3	6,2	26,7
>= 10 cm	2,9	1,5	2,1	1,1	0,29	0	0	0	0	0,12	1,6	3,3	13
>= 25 cm	0,24	0,31	0,28	0,14	0,04	0	0	0	0	0,04	0,22	0,57	1,8
Jours avec précipitations													
>= 0,2 mm	16,2	12,4	13,5	12,8	13,9	14	15,9	14	14,3	15,2	14,1	16,4	172,8
>= 5 mm	5,5	3,7	5,3	5,5	5,9	6	6,2	5,6	6,9	6,3	6,1	6,1	68,8
>= 10 mm	2,7	1,8	3	3,6	3,3	3,1	3,1	2,9	3,9	3,8	3,5	3,3	37,9
>= 25 mm	0,31	0,59	0,66	1,1	0,57	0,86	0,75	0,67	0,93	0,77	0,67	0,86	8,8
Vitesse du													
vent (km/h)	16	15,4	17	16,7	14,9	13,9	12,4	12	13,2	14,1	15,2	15,8	14,7
Direction la plus fréquente	N	N	N	E	E	E	E	E	E	E	N	N	E
Vitesse horaire max. (km/h)	97	90	80	93	83	89	64	68	80	80	89	101	
Vitesse max. des rafales (km/h)	161	161	121	124	121	129	103	113	154	122	130	159	
Visibilité (heures)													
< 1 km	23,9	13,2	21,3	26,3	20	23,5	26	24,5	22,1	16,9	18	27,7	263,1
1 à 9 km	110,3	84,4	97,9	103,6	77,6	70,7	79,2	69,4	76,2	69,7	86,6	115,9	1041,6
> 9 km	609,8	579,7	624,7	590,1	646,5	625,8	638,8	650,2	621,7	657,5	615,4	600,4	7460,7
Couverture nuageuse (heures)													
0 à 2 dixièmes	245,1	248	222	173,2	168,3	142	127,4	168,8	172,1	181,9	176,6	241,4	2266,7
3 à 7 dixièmes	123,8	114,1	123,8	122,3	153,6	188,9	211,5	203,5	159,6	144,8	136,8	110,8	1793,5
8 à 10 dixièmes	375,1	315,3	398,2	424,5	422,1	389,2	405,1	371,7	388,3	417,3	406,6	391,8	4705,2

Figure 7.2 Rose des vents et répartition de la fréquence des classes de vents, aéroport de Sept-Îles, 2005 à 2011

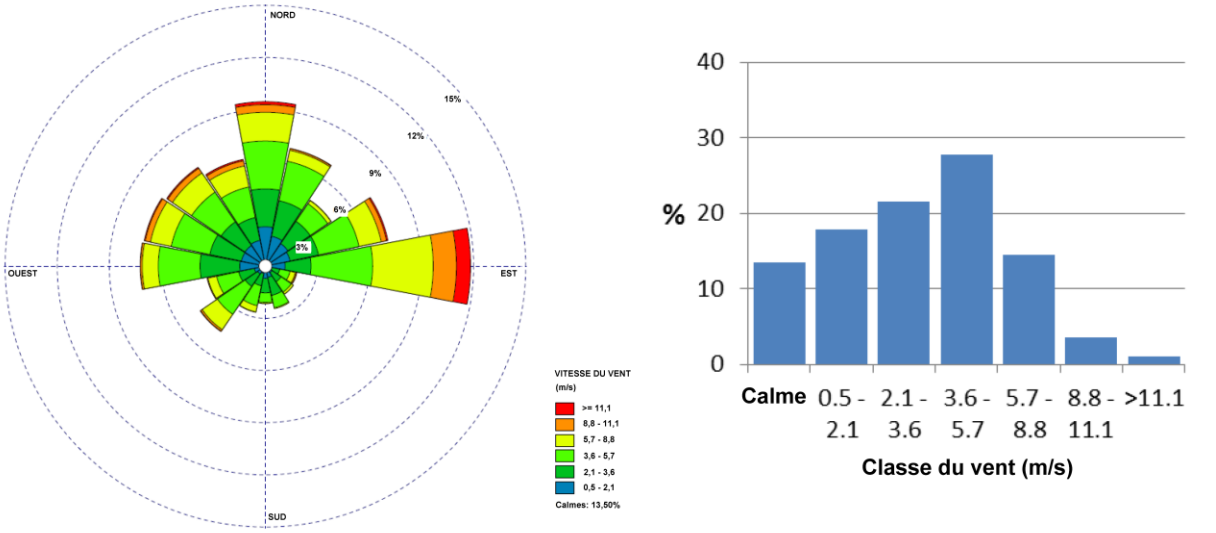
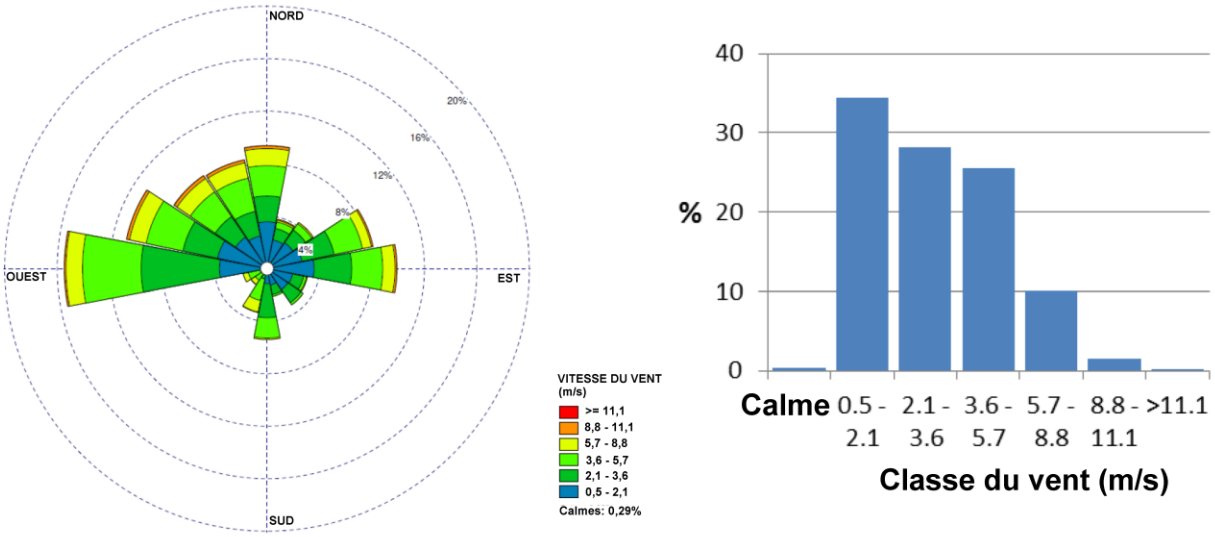


Figure 7.3 Rose des vents et répartition de la fréquence des classes de vents, Pointe-Noire, 2005 à 2011



7.3.2 Changement climatique à long terme

Le climat et la météo affectent la planification, la conception, la construction, l'entretien et le rendement des installations, telles que les routes, les voies ferrées, les terminaux d'expédition et les ponts, ainsi que plusieurs autres infrastructures sur l'ensemble de leur durée de vie. Bien que le système de planification canadien soit plutôt robuste en matière de normes et de codes du bâtiment rigoureux, les conditions météorologiques futures peuvent atteindre ou dépasser les limites de tolérance de certaines parties du système. Conformément aux lignes directrices de l'ÉIE et aux pratiques normales, le guide de procédures de l'ACEE, *Intégration des considérations relatives au changement climatique à l'évaluation environnementale : Guide général des praticiens* (ACEE 2003) a servi de référence.

Au cours des 100 prochaines années, la région Atlantique du Canada verra probablement des températures plus chaudes, une plus grande fréquence de tempêtes, une intensité accrue des tempêtes, une augmentation du niveau de la mer, ainsi que de l'érosion et des inondations côtières (Vasser et Catto 2008). Comme nous l'avons mentionné plus haut, les effets potentiels du changement climatique sur l'exploitation du terminal Kami seront principalement liés à la fréquence accrue de mauvais temps et aux changements de précipitation.

7.3.3 Sismicité

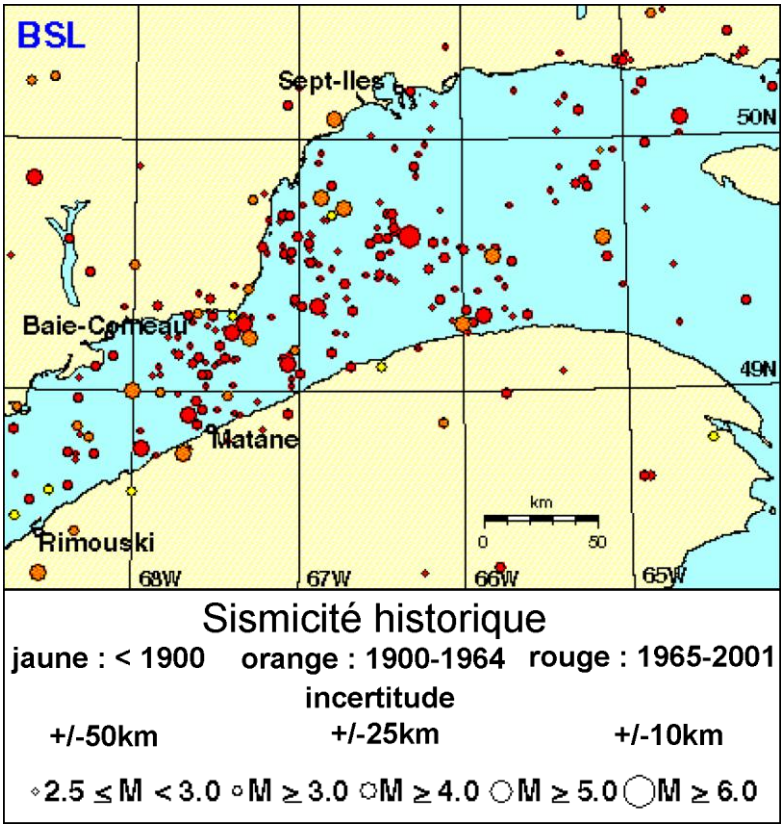
La Figure 7.4 présente la sismicité historique de la région. Ressources naturelles Canada (RNCan 2000) décrit le taux d'activité sismique dans l'est du Canada comme étant :

- environ 450 tremblements de terre chaque année dans l'est du Canada. De ce nombre, peut-être quatre dépassent la magnitude 4, trente dépassent la magnitude 3 et vingt-cinq seront signalés comme ayant été ressentis. Une décennie produira, en moyenne, trois événements d'une magnitude supérieure à 5. Un événement de magnitude 3 est assez fort pour être ressenti dans la région immédiate et la magnitude 5 est, en règle générale, le seuil pour des dommages.

La sismicité de la région du Bas-St-Laurent en particulier est indiquée par (RNCan 2000) :

- La Zone sismique du Bas-St-Laurent (BSL) est une région sismique active de l'est du Canada. Étant donné que la majorité des tremblements de terre se produit sous le Fleuve St-Laurent entre les régions de la Côte-Nord du Québec et du Bas-St-Laurent, cette zone est parfois appelée la Zone sismique du « Bas-St-Laurent-Côte-Nord du Québec ».

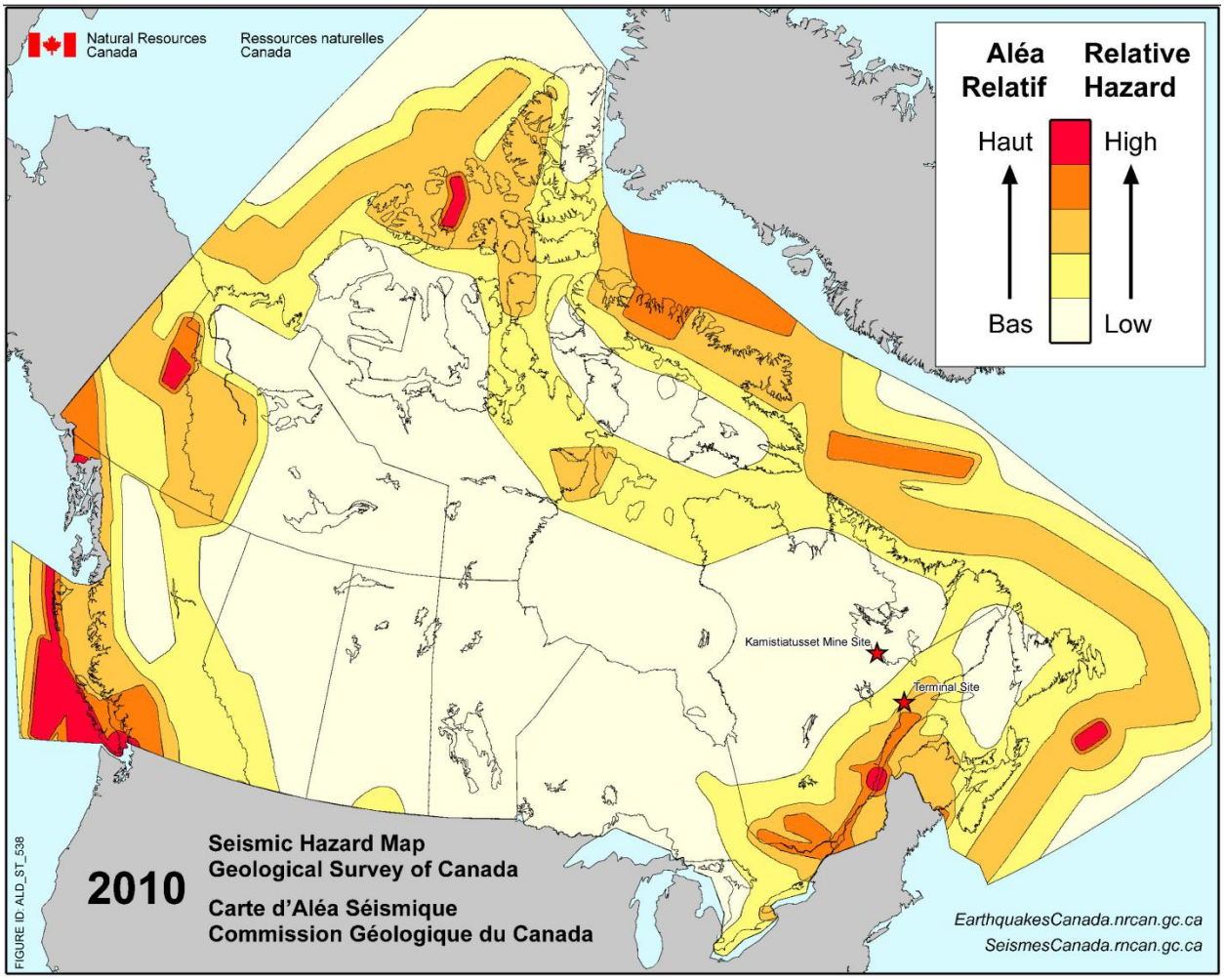
Figure 7.4 Sismicité historique



Source : RNCan 2000

Le danger sismique pour le Canada est indiqué à la Figure 7.5. Le danger sismique est utilisé dans le Code national du bâtiment pour prescrire la conception de bâtiments. La région de Sept-Îles est située dans une zone de danger relativement modéré. L'infrastructure et les composants du terminal Kami sont conçus, situés et construits en tenant compte du risque d'activité sismique.

Figure 7.5 Carte du danger sismique au Canada



7.4 Atténuation

Au bout du compte, pour atténuer les effets de l'environnement physique sur le terminal Kami, il faut des procédures de planification, de conception et d'exploitation adéquates qui tiennent compte des conditions environnementales physiques normales attendues et des conditions extrêmes qui peuvent se présenter. Il doit y avoir une surveillance et une prévision adéquates des conditions environnementales physiques. Grâce à de la surveillance et à des prévisions adéquates, les activités du terminal Kami peuvent être gérées afin de maintenir un milieu de travail sécuritaire.

Le principal outil d'atténuation est la mise en œuvre d'une planification saine. La conception technique respectera les normes nationales et internationales. Ces normes documentent la conception technique adéquate pour des conditions environnementales physiques normales et extrêmes propres au site et prévoient des critères de conception que les organismes règlementaires jugent satisfaisants pour supporter les conditions environnementales physiques potentielles. Ces codes considèrent les critères environnementaux physiques tels que la température, le vent, la neige, la charge de glace et le drainage. De plus, la durée de vie de

conception est également tenue en ligne de compte afin que les matériaux soient choisis avec une durabilité et une résistance à la corrosion suffisantes.

7.4.1 Installations de déchargement, d'empilage, de stockage et de reprise du concentré

Le terminal Kami sera conçu et construit pour recevoir, stocker et ensuite transborder du concentré de minerai de fer pour l'expédition éventuelle aux marchés. Le parc de stockage extérieur sera conçu pour accepter 800 000 tonnes de concentré (ou possiblement jusqu'à 1 110 000 tonnes) en deux piles généralement parallèles à l'engin de mise et de reprise au tas. Ce parc sera doté d'une doublure de plusieurs couches alternantes de gravier, de toile géotechnique, de remblai rocheux et de sable pour former le fond du parc. L'eau de ruissellement sera recueillie sous la surface par des tuyaux enfouis et s'écoulera par gravité vers un bassin de retenue des eaux de ruissellement pour le traitement avant la décharge. Un engin de mise et de reprise au tas sera installé dont la capacité correspondra aux exigences du parc de stockage et de chargement de navire. Le minerai sera déposé à sec et sera drainé vers le bassin de retenue après une averse. Ce bassin est conçu pour contenir une inondation centenaire.

Les installations de déchargement, d'empilage, de stockage et de reprise du concentré tiendront compte des conditions environnementales avoisinantes décrites à la section 7.2. La conception des installations observe les codes et les normes applicables, incluant :

- Société canadienne de géotechnique – Manuel canadien d'ingénierie des fondations;
- Association minière (1998) du Canada *Un guide pour la gestion des installations des rejets miniers*; et
- *Operation, Maintenance, and Surveillance Manual* propre au terminal Kami pour l'IGRM développé conformément au *Manuel de développement, d'exploitation, d'entretien et de surveillance pour les installations de gestion des rejets miniers et de l'eau* (2003) de l'Association minière du Canada.

En respectant ces normes, la conception du terminal Kami a incorporé et tenu compte des effets potentiels de l'environnement durant la construction et l'exploitation.

7.4.2 Boucle ferroviaire

La conception du chemin de fer respectera les normes prescrites pour la construction de voie ferrée par AREMA (2012) et les normes de QNS&L. Les techniques de construction standard pour la plateforme tiendront compte des conditions environnementales anticipées décrites à la section 7.2. Les mesures d'atténuation prises pour éviter les déraillements comprennent :

- l'inspection manuelle du matériel roulant avant que les trains soient chargés à la mine afin de confirmer qu'il n'y a aucun problème avec les roues, les attelages, les caisses de wagon ou les freins. Le matériel défectueux sera retiré du train et mis hors service jusqu'à ce qu'il soit réparé;

- une détection électronique en voie qui sera effectuée sur le QNS&L 13 km environ avant que les trains entrent dans l'infrastructure ferroviaire. Le système est conçu pour détecter le matériel traînant, les roues chaudes et les roulements d'essieu surchauffés qui pourraient causer un déraillement. Un système de détection distinct environ 5 km avant que les trains entrent dans l'infrastructure ferroviaire détecte les roues avec des forces de choc excessives qui pourraient endommager les rails et/ou causer un déraillement;
- des inspections des voies ferrées (manuelles et électroniques) qui seront effectuées conformément aux règlements de Transport Canada pour identifier les défauts des rails qui pourraient causer un déraillement.

De plus, trois locomotives à grande puissance à moteur de traction CA seront requises pour déplacer chaque train de minerai de fer. Il s'agit d'une nouvelle norme pour les applications de transport lourd avec des locomotives. Les locomotives seront disposées pour la traction répartie avec deux locomotives à l'avant du train et une environ 160 wagons plus loin. Cette disposition aide à réduire le stress excessif sur les attelages de wagons et fournir une pression d'air adéquate au système de freinage dans l'ensemble du train dans des conditions de froid intense.

7.4.3 Bâtiments, systèmes de convoyeurs et installations associées

Les bâtiments sur les lieux, les systèmes de convoyeurs, les routes et le bassin de retenue seront conçus et construits conformément aux lois, aux règlements, aux normes de l'industrie et aux codes applicables, et intégreront et tiendront compte des effets anticipés de l'environnement. Les normes et les codes et/ou les organismes concernés applicables comprennent :

ACGIH	American Conference of Governmental and Industrial Hygienists
AFBMA	Anti-Friction Bearing Manufacturers Association
AGMA	American Gear Manufacturer's Association
AISI	American Iron and Steel Institute
AMCA	Air Movement and Control Association
ANSI	American National Standards Institute
API	American Petroleum Institute
ARI	American Refrigeration Institute
ASHRAE	American Society of Heating, Ventilating and Air Conditioning Engineers
ASLE	American Society of Lubricating Engineers
ASME	American Society of Mechanical Engineers
ASTM	American Society for Testing and Materials
AWS	American Welding Society
AWWA	American Water Works Association
CAGI	Compressed Air and Gas Institute
AMEEEC	Association des manufacturiers d'équipement électrique et électronique du Canada
CEMA	Conveyor Equipment Manufacturers Association

SCG	Manuel canadien d'ingénierie des fondations
ACG	Association Canadienne du Gaz
SCG	Société canadienne de géotechnique
ONGC	Office des normes générales du Canada
ICCA	Institut canadien de la construction en acier
CMAA	Crane Manufacturer's Association of America
CSA	Association canadienne de normalisation
BCS	Bureau canadien de soudage
SCS	Société canadienne de la soudure
AMEEC	Association des manufacturiers d'équipement électrique et électronique du Canada
FM	Factory Mutual System
FPI	Fluid Power Institute
HIS	Hydraulic Institute Standards
HMI	Hoist Manufacturer's Institute
IEEE	Institute of Electrical and Electronics Engineers
IGCI	Industrial Gas Cleaning Institute
ISA	Instrument Society of America
ISO	Organisation internationale de normalisation
MPTA	Mechanical Power Transmission Association
MSS	Manufacturer's Standardization Society
NACE	National Association of Corrosion Engineers
CNB	Code national du bâtiment du Canada
NEMA	National Electrical Manufacturers Association
NFPA	National Fire Protection Association
NFPA	National Fluid Power Association
NIMA	National Insulation Manufacturers' Association
PFI	Pipe Fabrication Institute
RMA	Rubber Manufacturers' Association
SMACNA	Sheet Metal and Air Conditioning Contractors' Association
SSPC	Steel Structures Painting Council
TEMA	Tubular Exchanger Manufacturers' Association
ULC	Laboratoires des assureurs du Canada

La conception et la fabrication se conformeront aux exigences des autres autorités municipales, provinciales et fédérales. En cas de divergence, les exigences les plus strictes auront préséance.

Tous les matériaux utilisés pour la construction des bâtiments du site seront conformes aux codes du bâtiment applicables en matière de température, de vent, de précipitations (pluie, neige et glace) et maintiendront leur intégrité structurelle de conception. Le bassin de retenue est conçu pour une inondation centenaire et sera donc en mesure de traiter les fluctuations saisonnières extrêmes (pluie, neige et fonte). Des plans de préparation aux urgences seront développés et mis en œuvre dans l'éventualité des conditions extrêmes anticipées à venir.

L'acier structurel extérieur, incluant les supports des convoyeurs, sera sélectionné pour sa capacité de résister au temps froid et sera revêtu d'un enduit pour la résistance à la corrosion à long terme en raison des précipitations et de la bruine salée. De graves tempêtes de verglas hivernales peuvent endommager les systèmes de distribution électrique en surface. De graves tempêtes de neige peuvent retarder le déchargement des wagons ou le chargement de navires jusqu'à ce que le déneigement soit effectué. De grands vents et des orages peuvent également retarder l'amarrage de navires ou retarder leur départ.

7.4.4 Définition des effets importants

La gamme d'effets sur le terminal Kami causés par l'environnement physique vont de mineurs (p. ex., interruption ou retard de la production en raison de la météo) à majeurs (p. ex., blessures et arrêts temporaires).

Un effet important de l'environnement sur le terminal Kami est défini comme étant un événement qui :

- retarde substantiellement la construction (p. ex., plus d'une saison) ou qui arrête les activités de production;
- compromet la sécurité du public; et
- cause des dommages à l'infrastructure au point que des réparations ne sont pas économiquement ou techniquement viables.

7.5 Résumé des effets résiduels

Le terminal Kami est conçu pour répondre aux critères normaux en matière de climat et de sismicité pour la région de Sept-Îles. Dans la mesure du possible, des précautions seront prises, mais certains événements météorologiques ou sismiques naturels peuvent avoir des effets à court terme sur le terminal Kami.

L'élévation au-dessus du niveau de la mer de l'équipement et des structures préviendra les dommages possibles causés par les changements de niveau causés par les ondes de tempête. De plus, l'emplacement de l'équipement et la protection fournie par les îles à l'entrée du port réduiront le risque de dommages causé par les écoulements glaciaires chassés vers le rivage par le vent. Dans l'éventualité d'activité sismique importante, il est possible que des matières possiblement détachées ou des arbres sur la colline au sud du parc de stockage du concentré d'Alderon puissent tomber de la colline dans le parc et nécessiter le nettoyage et l'enlèvement par la suite.

Les stratégies de conception et d'exploitation telles que décrites devraient répondre adéquatement aux effets potentiels de l'environnement sur le terminal Kami rendant probable :

- qu'aucun retard important ne se produise durant la construction (p. ex., plus d'une saison);
- qu'il n'y ait pas d'interruption à long terme du service;

- qu'il n'y ait aucun dommage à l'infrastructure qui puisse compromettre la sécurité du public; et
- qu'il n'y ait aucun dommage à l'infrastructure dont la réparation ne serait pas économiquement ou techniquement viable.

Par conséquent, nous prédisons que les effets négatifs résiduels de l'environnement sur le terminal Kami ne seront pas significatifs.

8.0 GESTION ENVIRONNEMENTALE

Le projet est un grand développement industriel exigeant une planification et une gestion adaptatives. Alderon emploiera une gamme de stratégies de planification et de gestion pour les divers composants et phases du projet, y compris le terminal Kami, afin d'éviter ou de limiter les effets environnementaux négatifs et d'améliorer les avantages.

8.1 Planification

Alderon s'engage à réaliser le projet conformément au cadre de développement durable, tel que décrit dans la politique environnementale de l'entreprise :

> *Alderon est engagée à développer le projet d'une manière environnementalement durable conforme aux stipulations de sa politique environnementale.*
>
> *Alderon participe à l'exploration, la découverte, le développement, la production et la distribution de minerai de fer et de produits connexes.*
>
> *Alderon croit qu'elle se doit d'encourager le développement durable en saisissant les occasions qui lui sont offertes de contribuer à l'économie et de prospérer dans son marché d'exploitation.*
>
> *Par conséquent, de par ses actions Alderon fera preuve d'une responsabilité en matière sociale, économique et environnementale, en harmonie avec les priorités changeantes de notre secteur d'activité. De fait, ces actions doivent tenir compte d'une grande variété de valeurs partagées avec nos employés et notre secteur d'activité tout en soulignant nos efforts constants en matière de protection des employés, des communautés, de la clientèle et de l'environnement naturel.*
>
> *Alderon est engagée à continuellement améliorer son rendement environnemental par le contrôle et la gestion adaptative. À cette fin, nous établirons, documenterons et établirons des systèmes de gestion environnementale qui seront intégrés à tous les volets de nos activités. Les entrepreneurs et fournisseurs devront prouver qu'ils observent notre politique et nos pratiques environnementales dans le cadre du processus de sélection et le reste des activités du projet.*
>
> *Alderon accorde une priorité élevée à la réduction de l'incidence de nos activités sur l'environnement. La remise en état des zones perturbées à la suite de l'exploration, du développement ou de l'exploitation est en cours. Alderon s'assurera de l'établissement d'un écosystème durable qui soutient la faune après la fermeture de la mine.*

Alderon s'est aussi engagée à respecter les principes directeurs suivants lors de la réalisation du projet :

- *Fournir un milieu de travail sécuritaire et sain;*
- *Réduire au minimum les passages de cours d'eau ainsi que les répercussions sur les rivières et les lacs;*
- *Réduire au minimum l'empiètement de toutes les infrastructures;*
- *Réduire au minimum la consommation d'eau;*
- *Procéder à une restauration progressive;*
- *Offrir des occasions de formation et d'emploi aux résidents du secteur.*

Une démonstration de l'engagement d'Alderon envers le développement durable est à participation au projet Restoration of Labrador Exploration Sites (ROLES) qui implique le nettoyage et la restauration de sites d'exploration minière abandonnés. Le projet ROLES, une collaboration entre les partenaires de l'industrie, le gouvernement et les communautés autochtones, a été lancé en 2012. Son principal objectif et de faire le nettoyage de 18 sites d'exploration abandonnés à priorité élevée au Labrador.

Des PGE détaillés, incluant des PIU, seront développés pour toutes les phases du projet en consultation avec les organismes règlementaires fédéraux, les groupes autochtones, le public et les parties prenantes. Le résumé des PGE sera présenté à au moins un événement public lié au projet.

Les PGE expliqueront les procédures et pratiques de gestion environnementale qui seront mises en œuvre pour gérer les activités quotidiennes du projet, ainsi que la boucle ferroviaire. Les PGE représentent une partie intégrale du développement et de l'exploitation du projet. Le PIU documentera les procédures à suivre en cas d'urgence. Les objectifs du PIU sont d'établir, de documenter et de communiquer les procédures d'intervention d'urgence qui visent à protéger la santé humaine, l'environnement et le projet.

Les PGE et le PIU définissent les responsabilités et ressources et comprennent une liste de coordonnées, un résumé des exigences en matière d'intervention et de déclaration, et un inventaire de l'équipement de sécurité et d'intervention. Les PGE et les procédures d'intervention seront développées conformément aux permis et autres documents réglementaires du projet, ainsi que les exigences de gestion environnementale identifiées lors de l'évaluation environnementale du projet.

Conformément à la politique environnementale d'Alderon, la gestion des activités et fonctions du terminal Kami qui peuvent produire les effets environnementaux ci-dessous.

8.1.1 Gestion des émissions, des rejets et des déchets

Les émissions, rejets et déchets seront gérés de manière à éviter la contamination de l'environnement avoisinant par des déversements non traités ou imprévus. Les mesures

d'atténuation et stratégies de gestion sont résumées ci-dessous pour différents types d'émissions, de rejets et de déchets.

8.1.2 Gestion de l'eau

Un plan de gestion de l'eau (PGH2O) est en cours de développement pour le terminal Kami. Ce plan explique la gestion de l'eau à l'intérieur et autour des composants du terminal Kami. La gestion de l'eau est d'un intérêt particulier dans le cas du terminal Kami en raison de l'utilisation d'un bassin de retenue des eaux de ruissellement et de la séparation de l'eau propre entrant dans la ZDP des eaux de ruissellement associée aux précipitations sur le concentré dans les installations de déchargement, d'empilage, de stockage et de reprise (eau rouge).

L'eau sur le site du terminal Kami exige une gestion attentive pour plusieurs raisons, dont :

- la proximité du terminal Kami de la baie des Sept-Îles et la présence de deux cours d'eau présentent le potentiel de contamination et de sédimentation si le ruissellement sur le site n'est pas géré avec soin;
- le ruissellement d'eau rouge des installations de déchargement, d'empilage, de stockage et de reprise du concentré peut également avoir une forte teneur en TSS et donc devoir être traité; et
- le PGH2O décrira comment l'eau sur le site sera détournée, recueillie, traitée et stockée de manière à éviter les effets environnementaux négatifs et améliorer l'efficacité du terminal Kami grâce à la conservation de l'eau.

8.1.3 Eau d'égouttage du site

La gestion du drainage est nécessaire pour limiter l'érosion, le décapage et la sédimentation de la surface. Des mesures particulières de contrôle du drainage seront développées pour les zones composantes du terminal Kami comprennent :

- le développement de fossés de surface et de bassins de contrôle des eaux de ruissellement; et
- l'installation de caniveaux d'assainissement des routes, des installations de déchargement, d'empilage, de stockage et de reprise du concentré, et de la voie ferrée.

8.1.4 Gestion de l'enrochement et gestion du concentré de minerai

Nous prévoyons que le matériau d'enrochement sera chimiquement inerte et qu'il ne présente aucun risque de drainage rocheux acide ou de lixiviation des métaux (DRA/LM). L'enrochement sera utilisé pour la construction générale de toutes, d'assiette de rails et la fondation des installations de déchargement, d'empilage, de stockage et de reprise du concentré. Les tests effectués sur le concerné de minerai indiquent qu'aucun DRA / LM ne se produira.

8.1.5 Déchets solides

Les déchets solides produits par toutes les phases du terminal Kami seront constitués de déchets solides domestiques et de déchets de construction. Un PGH2O sera développé afin que les déchets soient manutentionnés et éliminés d'une manière sûre et approuvée. Les déchets domestiques solides domestiques seront séparés en déchets recyclables ou non et envoyés à des installations agréées existantes avec l'approbation de l'exploitant. Alderon coordonnera avec l'Administration portuaire l'approbation de l'utilisation son dépotoir pour les déchets solides domestiques.

8.1.6 Déchets dangereux

De petites quantités d'huile usée et de rejet, de solvants et d'autres produits chimiques pourraient être stockées au terminal Kami. Les déchets dangereux seront stockés dans des contenants sécurisés et étiquetés et des fiches signalétiques seront disponibles pour tous les produits chimiques utilisés ou stockés au terminal Kami. Un réservoir de stockage de l'huile usée sera installé sur place et elle sera recueillie pour le recyclage ou la réutilisation. La collecte, le stockage, le transport et l'élimination de l'huile usée seront conformes aux règlements locaux. Une entreprise agréée d'élimination des déchets dangereux sera engagée pour éliminer de telles matières.

8.1.7 Égouts

Les eaux usées produites au terminal Kami seront pompées dans des tuyaux souterrains jusqu'au système existant de traitement des eaux usées du port.

8.1.8 Matières dangereuses

En règle générale, les matières dangereuses sur les lieux seront limitées aux hydrocarbures. L'utilisation, le stockage et la manutention des carburants et des huiles, solvants et graisses, ainsi que d'autres produits pétroliers se conformeront aux règlements locaux. Des réservoirs de stockage en surface seront dotés de mesures de confinement secondaire avec une capacité de 110 pour cent. Des trousses d'intervention en cas de déversement seront facilement accessibles en cas d'un déversement de carburant. D'autres matières dangereuses susceptibles d'être présentes sur place incluent des batteries, qui seront entreposées dans une zone sécurisée et endiguée. Des fiches signalétiques seront disponibles pour tous les produits chimiques utilisés ou stockés sur le site du terminal Kami.

8.1.9 Poussière et qualité de l'air

La principale émission atmosphérique du terminal Kami sera de la poussière. Plusieurs techniques de suppression de la poussière seront employées :

- les zones de travail et les chemins seront mouillés régulièrement durant les périodes sèches;
- les convoyeurs seront enfermés; et

- les activités produisant de la poussière seront limitées les jours secs et très venteux, à moins qu'il soit possible d'arroser suffisamment.

Des émissions atmosphériques seront également produites lors de l'utilisation d'équipement lourd et de véhicules automobiles. Ces émissions seront composées de sous-produits de la combustion. Les émissions produites par l'équipement lourd et les véhicules automobiles seront limitées en s'assurant que l'équipement et les véhicules sont entretenus et qu'ils fonctionnent adéquatement. Une politique antiralenti sera mise en œuvre pour les véhicules automobiles.

Des mesures d'atténuation et de gestion des émissions atmosphériques sont expliquées au chapitre 14.

8.1.10 Bruit

Les sources de bruit au terminal Kami comprendront le dynamitage, l'excavation et l'utilisation d'équipement lourd, de machinerie (convoyeurs) et de véhicules. Des mesures d'atténuation standard seront employées pour atténuer la propagation du bruit, y compris des silencieux sur les véhicules et la construction de bâtiments ou d'autres enceintes autour de la machinerie.

L'atténuation et la gestion du bruit sont expliquées en détail au Chapitre 14.

8.1.11 Plan de nettoyage et de transfert

Le plan de nettoyage et de transfert abordera les questions de propriété, de transfert et de contrôle des composants du terminal Kami et la responsabilité de la surveillance et de l'entretien des structures du terminal Kami. Il décrira notamment comment :

- les matières, les produits et les réactifs dangereux seront enlevés;
- tout équipement considéré comme potentiellement dangereux sera retiré du site et mis au rebut conformément aux règlements en vigueur;
- le matériel et l'équipement possédant une valeur de récupération seront enlevés et vendus;
- l'équipement de stockage et de distribution du carburant sera enlevé;
- l'état du sol et de l'eau souterraine dans les zones où une telle évaluation est justifiée (p. ex., installations de distribution de carburant, zones de stockage du minerai) seront évalués et des mesures correctives seront prises, le cas échéant;
- les puis d'exhaure et de surveillance de l'eau souterraine seront mis hors service;
- le nivellement ou scarification des zones perturbées pour encourager une revégétalisation naturelle ou la mise en place et le nivellement de mort-terrain visant la revégétalisation des zones où les processus naturels ne sont pas suffisamment rapides pour éviter l'érosion et la sédimentation seront envisagés; et
- toute autre exigence de nettoyage associée au site sera abordée.

8.2 Plans de gestion environnementale

Une gamme de PGE sera développée pour le terminal Kami en consultation avec les organismes gouvernementaux fédéraux et provinciaux, les groupes autochtones, le public et les autres parties prenantes, comme décrit à la section 8.1. Les PGE seront développés en observant les lois, règlements, normes industrielles et lignes directrices pertinentes. Les plans ci-dessous seront élaborés et mis en place avant les activités qu'ils visent à régir :

- Une PPE sera préparé pour le terminal Kami. En règle générale, le PPE identifiera les préoccupations environnementales et les mesures de protection générales qui doivent être considérées lors du développement de l'atténuation et expliquera les mesures de protection environnementale générales à observer pour les travaux au terminal Kami. Il sera mis à jour et modifié régulièrement selon la phase du terminal Kami et selon les conditions propres au site. Une table des matières du PPE est présentée au chapitre 5.
- Comme décrit à la section 8.1.2, le PGH2O décrira la gestion de l'eau dans et autour des composants du terminal Kami.
- Comme décrit à la section 8.1.11, un plan de nettoyage et de transfert sera développé pour le terminal Kami.
- Un PIU (plan de contingence) sera développé, entre autres, pour prévenir les déversements qui pourraient causer des effets environnementaux négatifs et fournir un cadre d'intervention afin de réagir rapidement et efficacement à un déversement dans l'éventualité peu probable ou cela se produirait.
- Un PGD sera développé pour les déchets domestiques afin de maximiser le recyclage et la réduction des déchets et de limiter la quantité de déchets envoyés au dépotoir.

Le calendrier de préparation et de mise à jour de ces plans est présenté au Tableau 8.1

Tableau 8.1 Plans de gestion environnementale

Plans	Phase de rédaction / mise à jour		
	Construction (incluant les activités préalables)	Exploitation et entretien	Mise hors service et restauration
Plan de nettoyage et de transfert		x	x
Plan d'intervention d'urgence (plan de contingence)	x	x	x
Plan de gestion des déchets	x	x	
Plan de protection de l'environnement	x	x	x

En plus des PGE, un programme de santé et sécurité sera développé, des évaluations du risque et de reconnaissance des dangers seront entreprises.

- La santé et la sécurité des employés du terminal Kami et du grand public sont d'une importance primordiale au promoteur, ainsi que son engagement à limiter les effets environnementaux. Ainsi, le promoteur suivra une approche proactive envers le maintien d'un milieu de travail sécuritaire. Un programme de santé et sécurité sera établi pour le terminal Kami et fera l'objet d'une évaluation et d'une mise à jour périodique afin que des pratiques exemplaires soient observées afin de promouvoir un milieu de travail sain et sécuritaire.
- La reconnaissance des dangers et l'évaluation du risque identifieront les dangers potentiels à la santé, à la sécurité et à l'environnement et elles seront réalisées avant le début des travaux. Outre la reconnaissance des dangers, les actions requises pour éliminer ou atténuer de tels dangers seront également établies. L'objectif est d'identifier les dangers et de les éliminer ou de les atténuer au plus bas niveau possible et de définir des pratiques ou des procédures de travail sécuritaire afin de limiter le risque de blessures aux travailleurs ou d'un incident environnemental.

8.3 Programme de suivi et de surveillance

Un programme de suivi et de surveillance sera conçu et mis en œuvre, le cas échéant, durant toutes les phases du terminal Kami. La nécessité du suivi et de la surveillance a été établie d'après les résultats de l'ÉIE. Des programmes sont présentés pour chaque CEV, le cas échéant, aux chapitres 14 à 26. Un résumé est présenté au chapitre 27.

Le but du programme de suivi est de vérifier l'exactitude des prédictions faites lors de l'évaluation environnementale, ainsi que l'efficacité des mesures d'atténuation. Des programmes de suivi sont proposés dans les cas où le niveau de confiance dans la prédiction des effets est faible en raison de la nature de l'effet (c.-à-d. qu'il est unique ou relativement peu connu). Cette information sera utilisée pour raffiner et optimiser les mesures d'atténuation et pour mettre en œuvre des mesures de gestion adaptatives associées au terminal Kami.

La surveillance de la conformité et des inspections sera également effectuée afin de confirmer que le terminal Kami est exploité conformément aux engagements en matière d'atténuation et que les rejets du terminal Kami respectent les niveaux règlementaires. Des éléments de la surveillance de la conformité et des inspections seront également intégrés au PPE.

Selon les résultats de l'analyse des effets environnementaux, une liste initiale des programmes de surveillance de suivi possibles, incluant ceux pour les espèces en péril, est présentée au Tableau 8.2. Aux fins du programme de suivi, les phases du terminal Kami sont définies comme étant la phase de construction, la phase d'exploitation et d'entretien et la phase de mise hors service et de restauration (nettoyage et transfert).

Tableau 8.2 Résumé des programmes de suivi et de surveillance

CEV / sujet	Objectif ou activité de surveillance proposés	Zone ou emplacement de la surveillance	Construction	Exploitation et entretien	Mise hors service et restauration
Environnement atmosphérique	Surveiller les émissions de CO lors du dynamitage près du terminal Kami avec des appareils de surveillance portables.	Zone d'étude locale	x		
	Participer au programme de surveillance de la qualité de l'air établi à Sept-Îles.	Potentiellement à la plage Sainte-Marguerite		x	
	Surveillance du bruit	Zone d'étude locale	x	x	x
Ressources en eau	Surveillance de la qualité de l'eau afin d'assurer la conformité à la Directive 19 du MDDEP, aux exigences en matière de qualité de l'eau du CCME pour la protection de la vie aquatique et les critères pour l'eau de surface pour la protection de la vie aquatique du Québec.	Décharge du bassin de retenue des eaux de ruissellement		x	
Oiseaux, autre animaux et leur habitat et les zones protégées	Surveillance sur place pour la conformité au PPE.	Zone d'étude locale	x	x	
Espèces en péril et espèces préoccupantes	Surveillance sur place pour la conformité au PPE.	Zone d'étude locale	x	x	x
Ressources historiques et culturelles	Respecter toutes les lois fédérales et provinciales concernant l'archéologie.	Zone d'étude locale	x		
	Surveillance sur place pour la conformité au PPE.	Zone d'étude locale	x		
Utilisation actuelle du territoire et des ressources à des fins traditionnelles par les Autochtones	Tout programme de suivi et de surveillance qui a été identifié et proposé pour d'autres CEV (particulièrement dans l'environnement biophysique) sera indirectement applicable à l'utilisation du territoire et des ressources.	Zone d'étude locale	x	x	x
Utilisation actuelle du territoire et des ressources par d'autres usagers	Participer au programme de surveillance de la qualité de l'air de Sept-Îles.		x	x	x
Services communautaires et infrastructure	Surveiller les indices locaux de logement (p. ex., taux de vacance, loyers, prix).	Zone d'étude locale	x		

CEV / sujet	Objectif ou activité de surveillance proposés	Zone ou emplacement de la surveillance	Construction	Exploitation et entretien	Mise hors service et restauration
Économie, emplois et affaires	Promouvoir les occasions pour les entreprises et la main-d'œuvre locales et autochtones.	Zone d'étude régionale	x	x	
	Promouvoir les services et la sous-traitance régionaux.	Zone d'étude régionale	x	x	

Le programme de suivi et de surveillance sera finalisé après la publication du processus d'ÉE et avant la phase correspondante du terminal Kami (c.-à-d. construction, exploitation et entretien, mise hors service et restauration). La fréquence et la durée de la surveillance seront établies en temps opportun. Les objectifs de la surveillance (c.-à-d. confirmation de l'atténuation, confirmation des suppositions et vérification des effets prédits) seront établis dans un cadre qui pourra être mis à l'épreuve sur le terrain et vérifié statistiquement.

Conformément à la politique *Programmes de suivi de l'ACEE en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (2011), le retour d'information sur le programme de suivi sera reçu sur les sujets suivants :

- exigences et objectifs du programme;
- détails du programme de surveillance;
- durée du programme;
- méthode de collecte de données; et
- rôles et responsabilités.

Les résultats du programme de suivi et de surveillance feront l'objet d'un rapport annuel aux organismes gouvernementaux responsables et qui sera communiqué aux groupes autochtones et au public. Bien que cela ne soit pas prévu pour le moment, Alderon engagera les services de chercheurs indépendants, au besoin.

Dans l'éventualité d'un effet imprévu ou si les références, les normes règlementaires ou les lignes directrices sont dépassées, Alderon travaillera avec les organismes règlementaires pour identifier les causes profondes et pour l'aborder d'une manière adaptative.

Si des effets négatifs potentiels sont identifiés pour une espèce en péril ou son habitat critique, un plan de surveillance sera développé. Les ministères responsables de l'espèce en question seront impliqués dans le développement de mesures de gestion adaptatives pour atténuer efficacement les effets environnementaux négatifs. Une évaluation détaillée des espèces en péril pour le terminal Kami est présentée au chapitre 20.

9.0 SIGNIFICATION DES EFFETS ENVIRONNEMENTAUX NÉGATIFS RÉSIDUELS

Les effets environnementaux résiduels du terminal Kami sur les environnements biophysiques et humains, après atténuation, sont résumés au chapitre 13 et décrits en détails aux chapitres 14 à 26.

Le guide de référence de l'ACEE *Déterminer la probabilité des effets environnementaux négatifs importants d'un projet* (Novembre 1994) a servi de source d'information pour établir l'importance des effets environnementaux. Dépendant de la nature des effets environnementaux, le seuil de signification est basé sur les normes règlementaires fédérales et provinciales existantes, la durabilité des populations, les niveaux d'activité économique, la capacité des infrastructures et des services, le niveau d'utilisation des terres et des ressources actuelles par les autochtones et les autres. Les seuils de signification prédéfinis pour chaque CVE sont présentés au chapitre 13 et aux chapitres 14 à 26. Conformément aux directives de l'ACEE et pour l'ÉIE, une expertise professionnelle a également été appliquée en plus des critères de l'ACEE pour l'évaluation de l'importance des effets environnementaux résiduels, y compris les effets cumulatifs. Les critères étaient la direction, l'ampleur, la durée, la fréquence, le contexte écologique et socio-économique, l'étendue géographique et le degré de réversibilité. La probabilité et le niveau de confiance sont également tenus en ligne de compte. Les critères pour chaque CVE sont définis et décrits aux chapitres 14 à 26.

Pour déterminer si les effets seront importants, une analyse des effets du terminal Kami, y compris les effets cumulatifs et les effets résultats d'accidents ou de défectuosités, a été réalisée pour chaque CVE. Le niveau de confiance pour établir l'importance est généralement élevé, selon :

- les analyses réalisées;
- la base de connaissances portant sur le terminal Kami et d'autres projets de minerai de fer similaires dans la région; et
- la base de connaissances portant sur l'environnement des alentours.

Dans les cas où le niveau de confiance n'est pas élevé, le contrôle sera effectué afin de vérifier les prédictions sur les effets environnementaux.

L'importance des effets environnementaux négatifs résiduels (ceux restant après la mise en œuvre des mesures d'atténuation ou de gestion des effets) est établie pour chaque CVE aux chapitres 14 à 26. Bien que des effets environnementaux négatifs résiduels importants puissent se produire dans certains cas d'accident ou de défectuosité, le terminal Kami est peu probable de produire des effets environnementaux négatifs importants dans les conditions d'exploitation normales. Sur les plans de l'économie, de l'emploi et des affaires, les effets environnementaux résiduels seront positifs.

10.0 CONSULTATION

10.1 Introduction

Alderon a mené ses activités de consultation et d'implication avec des groupes et des communautés autochtones, des parties prenantes publiques et des organismes règlementaires concernant le projet dans son ensemble, cela comprenant la mine de minerai de fer Kami et l'infrastructure ferroviaire (la mine Kami) et l'installation de stockage et de chargement du concentré au port de Sept-Îles (le terminal Kami). Le chapitre 10 du Volume 1 de l'ÉIE présente une description complète de toutes les activités de consultation et d'implication réalisées par Alderon dans le cadre de l'élaboration de l'ÉIE pour ce projet. Le chapitre 10 du volume 1 de l'ÉIE contient également un inventaire complet de toutes les préoccupations soulevées par les groupes et communautés autochtones, les parties prenantes publiques et les organismes règlementaires concernant le projet et les réponses d'Alderon à ces préoccupations. Ce chapitre contient une description générale des activités de consultation et d'implication auprès des groupes et organisations autochtones, des parties prenantes publiques et des organismes règlementaires relativement au projet dans son ensemble et identifie les préoccupations particulières soulevées au sujet du terminal Kami.

10.1.1 Objectifs

Depuis l'acquisition de la propriété Kami en décembre 2010, Alderon a œuvré pour établir des communications ouvertes et transparentes avec diverses personnes et organisations possiblement intéressées ou touchées par le projet. L'approche d'Alderon comprend l'implication des groupes autochtones, des parties prenantes publiques et des organismes règlementaires. Les objectifs de ce programme de consultation et d'implication ont été identifiés conformément aux lignes directrices de l'ÉIE (ACEE et EC 2012), le *Newfoundland and Labrador Environmental Protection Act* (NLEPA) et la LCEE.

Les objectifs globaux du programme de consultation et d'implication sont :

- fournir de l'information et des mises à jour régulières aux parties prenantes;
- impliquer les groupes autochtones et les parties prenantes dans l'ensemble du processus d'ÉE et durant la vie du projet;
- cerner les préoccupations au sujet du projet dès le début du processus;
- adapter la conception du projet, dans la mesure du possible, afin d'éviter ou d'atténuer les effets environnementaux négatifs; et
- démontrer comment les préoccupations et les enjeux soulevés lors des activités d'implication ont été abordés dans l'ÉIE.

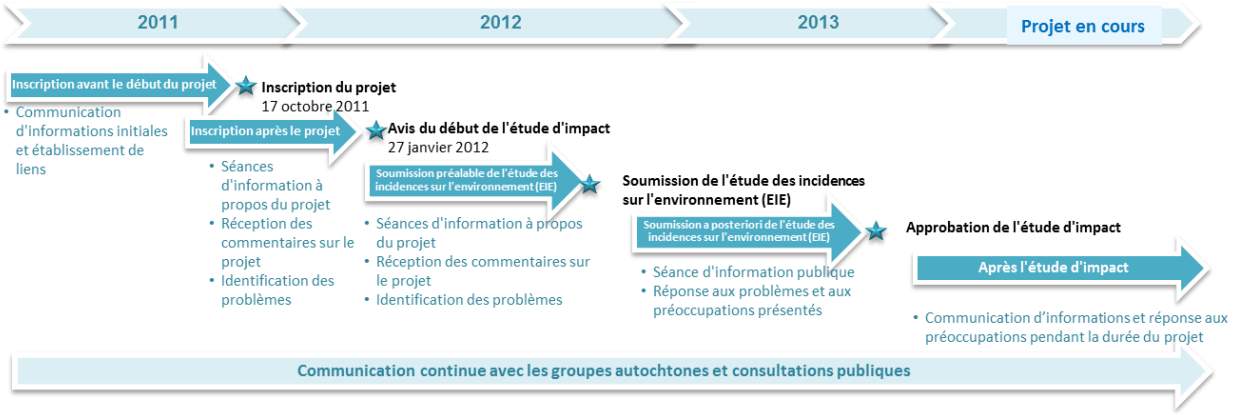
10.1.2 Approche

Le programme de consultation et d'implication d'Alderon comprend cinq phases :

- l'inscription avant le projet (se terminant en octobre 2011);
- la consultation après l'inscription (octobre 2011 à janvier 2012);
- la consultation avant la soumission de l'ÉIE (janvier à octobre 2012);
- la consultation après la soumission de l'ÉIE (octobre 2012 jusqu'à la décision concernant l'ÉE); et
- la consultation après l'ÉE (de la décision sur l'ÉE à la fermeture et à la mise hors service).

La Figure 10.1 présente un aperçu du calendrier de l'ÉE et de la décision subséquente sur l'ÉE, y compris les phases de consultation et d'implication et les jalons du programme.

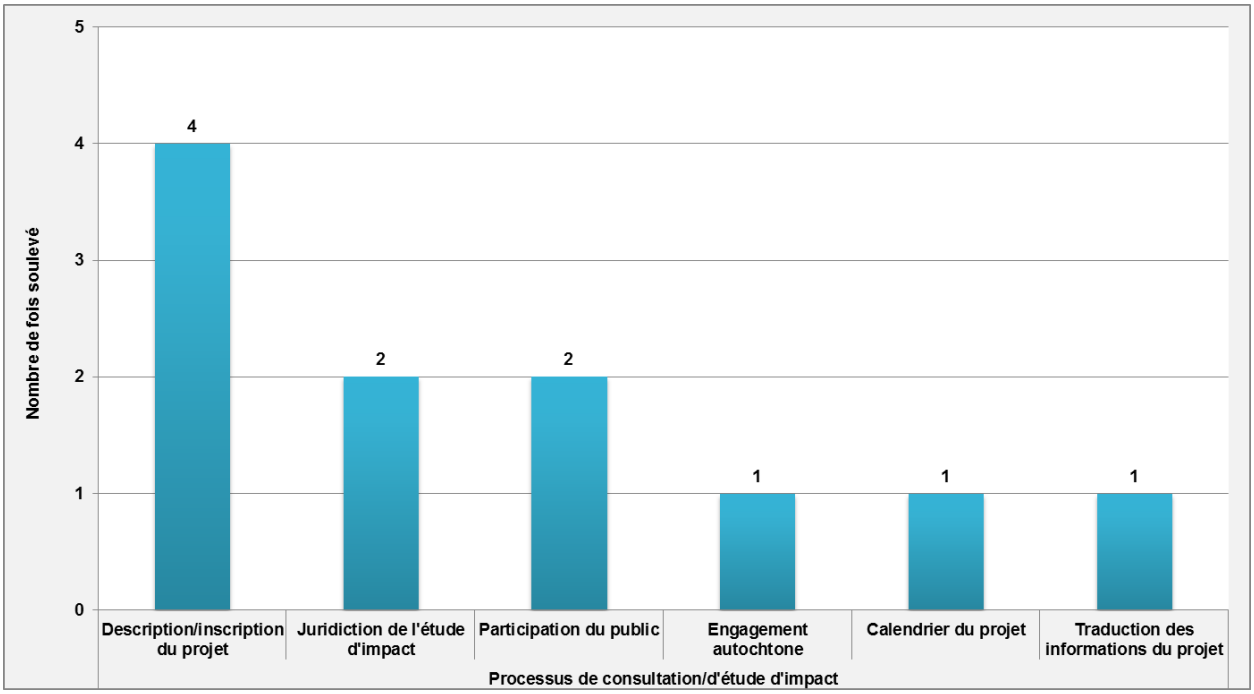
Figure 10.1 Calendrier du programme de consultation et d'implication



10.1.3 Identification des préoccupations

Tous les commentaires de participants recueillis dans le cadre du programme de consultation et d'implication sont documentés au moyen d'une base de données de suivi des préoccupations appelée StakeTracker. Dans cette base de données, les préoccupations sont classées par CEV. Ce chapitre comprend un résumé des préoccupations identifiées pour chaque composant ou CEV selon le groupe participant. Des graphiques à barres donnent un aperçu de la fréquence des préoccupations soulevées. Il est important de noter que lorsqu'une préoccupation est soulevée à plusieurs reprises lors d'une rencontre, elle n'a été comptée qu'une seule fois. La fréquence des préoccupations soulevées liées aux processus de consultation et de l'ÉE est présentée à la Figure 10.2.

Figure 10.2 Fréquence des préoccupations liées aux processus de consultation et d'ÉE



Les préoccupations et les commentaires identifiés lors des consultations publiques et de l'implication avec les autochtones relativement au terminal Kami sont résumés à la section 10.8 et dans chaque chapitre sur les CEV. Les réponses aux questions et commentaires et l'endroit dans l'ÉIE où chaque préoccupation est abordée sont également inclus à cet endroit.

Les sections suivantes comprennent une description de la méthode utilisée pour consulter et impliquer les groupes autochtones, les parties prenantes publiques et les organismes règlementaires jusqu'à la soumission de l'ÉIE. Un aperçu des types d'activités employées par Alderon est fourni, ainsi qu'une description des méthodes, des auditoires cibles et des objectifs de chaque activité.

10.2 Consultation des autochtones

Plusieurs groupes et communautés autochtones du Québec et du Labrador revendiquent des droits autochtones, incluant des titres autochtones, sur des régions du Québec et du Labrador, incluant le territoire dans lequel des composants et des activités du projet proposé seront situés. Les revendications de ces groupes et communautés sont à divers stades de reconnaissance, d'acceptation, de négociation et de règlement avec le gouvernement tel que décrit à la section 1.6 et à la section 1.6 du volume 1 de l'ÉIE. Par conséquent, les revendications par divers groupes et communautés autochtones aux droits et intérêts dans la zone du projet et sur le territoire adjacent sont basées sur un mélange de revendications de droits autochtones, d'accords intérimaires et d'accords de consultation et d'accommodation.

Le gouvernement du Canada et le gouvernement de Terre-Neuve et Labrador (la Couronne) ont un devoir légal de consulter et, s'il y a lieu, d'accommoder les peuples autochtones dont les

droits autochtones issus de traités, revendiqués ou établis pourraient être affectés par une décision ou une activité de la Couronne. Le devoir de consulter de la Couronne peut être accompli de plusieurs façons, y compris par le processus d'ÉE. Bien que le devoir de consulter relève de la Couronne, la Cour suprême du Canada a maintenu que les volets procéduraux de ce devoir peuvent être délégués. Ainsi, Alderon reconnaît et accepte la responsabilité d'identifier les groupes et communautés autochtones dont les droits autochtones revendiqués peuvent être affectés par le projet. Alderon a impliqué de tels groupes et communautés dans le processus de planification afin de fournir de l'information sur le projet et de recueillir de l'information des groupes autochtones afin qu'elle soit considérée dans le cadre du processus d'ÉE et durant la vie du projet.

Conformément à sa *Politique sur les relations avec les autochtones* (section 1.1.1), Alderon reconnaît l'importance de bâtir des relations fondées sur la confiance et le respect réciproques avec les groupes autochtones dont les droits autochtones issus de traités, revendiqués ou établis peuvent être affectés par le projet. Alderon est engagée à travailler de manière constructive et collaborative avec les groupes autochtones à proximité du projet afin de réaliser des résultats avantageux pour toutes les parties. Alderon a développé et mis en œuvre d'une *Stratégie et plan d'action d'implication autochtone* (Annexe J) pour guider et aider à formuler ces programmes d'implication des groupes autochtones afin d'établir et de maintenir des relations de travail positives avec les groupes autochtones pour la durée du projet. Ce plan d'action est conforme aux exigences des traités, lois, mesures règlementaires et politiques gouvernementales applicables, y compris les lignes directrices de l'ÉIE.

10.2.1 Identifications et réponses des préoccupations autochtones

Un seul groupe autochtone a soulevé une question particulière relativement au terminal Kami lors de la consultation. Ce groupe était la bande Innu Uashat mak Mani-Utenam qui a identifié comme préoccupation le besoin d'être consultée sur le projet dans son ensemble et pas seulement sur le site du terminal Kami. L'approche d'Alderon en matière d'implication de la bande Innu Uashat mak Mani-Utenam et d'autres groupes autochtones potentiellement touchés, telle que décrite à la section 10.2.2, est une approche complète qui inclut la mine Kami et le terminal Kami.

10.2.2 Communautés et organisations autochtones

Alderon est engagée à impliquer les groupes et communautés autochtones concernés relativement au projet. Alderon a impliqué des groupes autochtones qui ont des droits autochtones revendiqués ou établis, des titres ou des droits issus de traités autochtones et qui peuvent être affectés par le projet. D'après ce critère, il y a des groupes autochtones à proximité de la mine Kami (volume 1 de l'ÉIE , section 1.6) et qui forment la liste de participants du programme d'implication des autochtones d'Alderon :

- la Nation Innu;
- NCC;
- Uashat mak Mani-Utenam;

- Matimekush-Lac John; et
- NNK.

Ces groupes et communautés sont décrits dans l'ÉIE, volume 1, chapitre 10, section 10.2.2. Parmi ces groupes, seulement deux –Uashat mak Mani-Utenam et Matimekush-Lac John – ont des droits et des titres autochtones revendiqués sur un territoire partagé qui comprend du territoire à proximité du terminal Kami. Une brève description de ces deux groupes est présentée dans les sous-sections suivantes.

10.2.2.1 La Première nation Innu Uashat mak Mani-Utenam

La Première nation Innu Uashat mak Mani-Utenam (Uashat mak Mani-Utenam) se trouve dans la région de Sept-Îles. Elle comprend Uashat, une réserve de 177 ha située dans le secteur ouest de Sept-Îles et la réserve Maliotenam située à 16 km à l'est de Sept-Îles et qui couvre une superficie de 527 ha.

Les deux réserves constituent une seule bande gouvernée par un conseil tribal, Innu Takuaikan Uashat mak Mani-Utenam (ITUM) (Corporation Ashuanipi 2010). ITUM est divisée en branches politiques, administratives et de programmation (Castonguay, Dandenault *et Associés* 1996). Le conseil est constitué d'un chef et de neuf conseillers (Côté 2006) qui sont tous élus pour un mandat de deux ans selon un processus courant. L'administration est composée d'un directeur général et de six directeurs qui supervisent des secteurs de service tels que l'aide financière, le logement, l'éducation, la gestion de l'utilisation du territoire et le développement économique.

D'après l'Inscription des Indiens, Uashat mak Mani-Utenam compte 4 064 membres inscrits au mois de mars 2012 (AADNC 2012). De ce groupe, 892 personnes vivent hors des réserves d'Uashat et de Maliotenam (AADNC 2012). La population et des données démographiques choisies de Uashat mak Mani-Utenam sont présentées au Tableau 10.1.

Tableau 10.1 Population et données démographiques choisies d'Uashat mak Mani-Utenam

Données démographiques	Innu Takuaikan Uashat Mak Mani-Utenam	
	Population inscrite	Pourcentage
Population totale	4 064	-
Sur la réserve	3 172	78,1
Hors de la réserve	892	21,9
Hommes	2 015	49,6
Femmes	2 049	50,4
Source : AADNC 2012		

D'après le recensement de 2011, la population de la réserve Uashat était de 1 485 personnes, ce qui représente une augmentation de 24,8 pour cent depuis 2006 (Statistiques Canada 2012). La réserve Maliotenam comptait 1 316 résidents, soit 17,2 pour cent de plus qu'en 2006 (Statistiques Canada 2012). La population d'Uashat mak Mani-Utenam est très jeune : en 2006 l'âge moyen était de 24,5 ans avec 43 pour cent de la population âgée de moins de 20 ans

(AADNC 2012). La principale langue parlée par les membres d'ITUM est l'innu-aimun. Plusieurs membres de la communauté parlent également le français comme langue seconde.

Uashat et Maliotenam offrent une gamme de services communautaires qui sont administrés par ITUM, incluant des écoles, des soins de santé, une église et des installations récréatives (AADNC 2010). Le Centre de santé Mani-Utenam et le Centre de services de santé et sociaux Uashat offrent des soins médicaux et des services sociaux aux réserves. Les services particuliers comprennent : la consultation d'une infirmière, des programmes scolaires de santé, la médecine familiale, des programmes contre la toxicomanie, de l'aide pour les soins à domicile et des services de nutrition. Ces centres sont administrés par ITUM.

D'autres ressources communautaires comprennent le Journal Innuvelle, la station de radio CKAU-FM Kushapetsheken et le musée Shaputuan. Le musée présente des expositions permanentes et temporaires sur la culture innue et des événements culturels pour la communauté locale aux fins de sensibilisation à la culture innue en dehors de la communauté (ITUM 2012). Situé tout près à Sept-Îles, l'*Institut culturel et éducatif montagnais* (ICEM) offre des cours de langue, publie des livres et développe divers médias pour la promotion de la langue et de la culture innue (ICEM 2012).

Uashat mak Mani-Utenam est connectée à longueur d'année au réseau routier. La proximité des communautés à la ville de Sept-Îles leur permet de se connecter à plusieurs des services municipaux, incluant l'aqueduc, les égouts et, dans le cas d'Uashat, aux services d'incendie. Maliotenam maintient sa propre caserne un camion de pompiers et du matériel de lutte contre l'incendie (AADNC 2008). Grâce à une équipe de 18 policiers et de trois employés de soutien, la Sécurité publique Uashat mak Mani-Utenam fournit des services de police, de sécurité routière et de prévention du crime dans les deux communautés (ITUM 2012).

Uashat et Maliotenam offrent chacune une gamme de services communautaires. Trois écoles – *l'École Tshishteshinu, l'École Johnny Pilot* et *l'École Manikanitesh* – offrent des programmes élémentaires et secondaires à 748 élèves de la prématernelle au secondaire 5 (AADNC 2010). Pour soutenir les élèves, ITUM fournit de l'aide financière pour l'instruction élémentaire, secondaire et postsecondaire (ITUM 2012). ITUM gère aussi des programmes de soutien financier pour des familles locales et dirige un programme de développement des compétences et d'insertion dans le marché du travail pour les adultes sans emploi.

Le Centre de santé Mani-Utenam et le Centre de services de santé et sociaux Uashat offrent des soins médicaux et des services sociaux aux réserves. Les services particuliers comprennent : la consultation d'une infirmière, des programmes scolaires de santé, la médecine familiale, des programmes contre la toxicomanie, de l'aide pour les soins à domicile et des services de nutrition. Ces centres sont administrés par ITUM (ITUM 2012).

10.2.1.2 La Nation Innu de Matimekush-Lac John

La Nation Innu de Matimekush-Lac John occupe deux réserves près de Schefferville au Québec, à environ 510 kilomètres au nord de Sept-Îles. La réserve Matimekush est située sur la rive du lac Pearce et occupe une superficie de 0,68 km^2. La réserve Lac John couvre une superficie de 0,23 km^2 et se situe à 3,5 km de Matimekush et du centre de Schefferville.

Actuellement, les réserves de Matimekush et de Lac John sont conjointement administrées par le *Conseil de la Première Nation Innu de Matimekush-Lac John* (CPNIMLJ). Le conseil de bande est constitué d'un chef et de quatre conseillers qui sont élus pour un mandat de deux ans selon un processus courant et conforme à la Loi sur les Indiens (AADNC 2011). Le conseil est impliqué dans les négociations et la sélection du directeur du conseil et de l'administration. L'administration supervise quatre secteurs de service pour la communauté : la santé et les services sociaux, l'éducation, les services d'emploi, les services techniques et les projets spéciaux.

D'après l'Inscription des Indiens, la bande de Matimekush-Lac John comptait 869 membres en mars 2012 (AADNC 2012). 735 d'entre eux vivent dans les deux réserves (AADNC 2012). La population et certaines données démographiques de Matimekush-Lac John sont présentées au Tableau 10.2. Selon le recensement de la population de 2011, 561 personnes résidaient dans les réserves de Matimekush et de Lac-John (Statistiques Canada 2012) Cela représente une augmentation de 2,9 pour cent depuis 2006. Durant cette période, la croissance a été supérieure à Lac-John. D'après le recensement de 2006, environ 40 pour cent de la population était âgée de moins de 20 ans et l'âge moyen de la population était de 27,6 ans (AADNC 2012). La plupart des membres parlent l'innu-aimun et leur langue seconde est le français.

Tableau 10.2 Population et données démographiques choisies de la Nation Innu de Matimekush – Lac John

Données démographiques	Matimekush-Lac John (AADNC 2012)	
	Population inscrite	Pourcentage
Population totale	869	-
Sur la réserve	735	84,6
Hors de la réserve	134	15,4
Hommes	438	50,4
Femmes	431	49,6

D'autres établissements à Matimekush-Lac John offrent plusieurs autres services, incluant les bureaux de l'administration du conseil, un garage communautaire, une station d'essence, une station de radio communautaire, un centre communautaire, une église et un aréna (AADNC 2008). Les installations scolaires comprennent une bibliothèque et un gymnase qui est ouvert à la communauté le soir (CPNIMLJ 2012).

L'accès routier à la communauté est limité à certaines périodes de l'année (AADNC 2008). Un aéroport local et le service ferroviaire bihebdomadaire relient Matimekush-Lac John à Schefferville et Sept-Îles (AADNC 2008; Transport Ferroviaire Tshiuetin Inc. 2009).

Le conseil gère la collecte et l'élimination des déchets, le traitement des eaux usées et l'entretien des égouts sanitaires et pluviaux, et les routes locales (AADNC 2008). Bien que des services de sécurité soient fournis par la police autochtone, la communauté utilise certains services et infrastructures de Schefferville, dont les services d'incendie, l'électricité et l'aqueduc (AADNC 2008). Il y a une école dans la communauté. Outre le programme ordinaire, l'École

Kanatamat Tshitipenitamunu offre des programmes parascolaires et un club de déjeuner pour les élèves. L'école emploie des enseignants, un enseignant en enfance en difficulté, un psychologue scolaire, ainsi que du personnel administratif et de soutien, incluant un brigadier scolaire, un chauffeur d'autobus, un technicien en TI, une secrétaire et une bibliothécaire (CPNIMLJ 2012).

Des services de santé sont offerts par un *Poste de soins infirmiers* (CPNIMLJ 2012). La clinique offre des services préventifs, curatifs et d'urgence à la communauté et ses effectifs comptent des infirmières, une infirmière en santé communautaire, une nutritionniste, des psychologies, des médecins, une infirmière de soins à domicile, un agent de liaison et du personnel de soutien et administratif (CPNIMLJ 2012). Des médecins spécialistes visitent la clinique plusieurs fois par année pour offrir des soins dans certains domaines spécialisés tels que l'ophtalmologie, la chirurgie dentaire, l'optométrie et l'otolaryngologie (CPNIMLJ 2012). La clinique arrange également les rendez-vous et le transport de patients nécessitant des soins spécialisés à Sept-Îles et à Québec (CPNIMLJ 2012). Les services sociaux offerts dans la communauté comprennent un programme pour les survivants des pensionnats, des services de prévention du suicide, une maison de refuge pour femmes battues et un centre pour les jeunes (CPNIMLJ 2012). Une nouvelle garderie fournira des soins holistiques pour 44 enfants de six ans ou moins (CPNIMLJ 2012). La garderie fait partie du Programme d'aide préscolaire aux Premières nations lancé par la Commission de la santé et des services sociaux des Premières Nations du Québec et du Labrador en 2012.

10.2.3 Activités d'implication des Premières nations

Les lignes directrices de l'ÉIE exigent qu'Alderon, en tant que promoteur du projet, se conforme aux exigences ci-dessous concernant les peuples autochtones dont les droits revendiqués ou établis peuvent être affectés par le projet :

- s'assurer que les peuples autochtones ont accès à l'information liée au projet en temps opportun et sur une base continue d'une manière conforme aux besoins et aux circonstances de la communauté;
- décrire les préoccupations soulevées par les groupes autochtones concernant le projet et, le cas échéant, décrire comment ces préoccupations ont été ou seront résolues;
- documenter dans l'ÉIE tout effet négatif potentiel sur l'utilisation actuelle du territoire et des ressources à des fins traditionnelles par les autochtones qui seraient causées par un changement à l'environnement résultant du projet; et
- décrire toutes mesures, réelles ou proposées, pour prévenir, atténuer ou autrement accommoder les effets négatifs.

Conformément aux lignes directrices de l'ÉIE, Alderon est engagée à impliquer les groupes autochtones potentiellement affectés afin d'identifier, de comprendre et d'aborder les effets potentiels du projet dans son ensemble sur les communautés et les groupes autochtones et sur leur utilisation actuelle du territoire et des ressources à des fins traditionnelles. En entreprenant cet exercice, Alderon a fait d'importants efforts pour communiquer avec les groupes et communautés autochtones affectés au Labrador et au Québec. Alderon a proposé et, lorsque

cela a été jugé acceptable par le groupe concerné, établi des mécanismes formels permettant à chacun de ces groupes de communiquer de l'information et des points de vue sur le projet afin qu'Alderon puisse comprendre et répondre aux questions, préoccupations et enjeux au sujet du projet et de ses effets potentiels.

Notamment, les activités d'implication d'Alderon avec chaque groupe autochtone potentiellement affecté ont inclus les programmes suivants :

- **Programmes de communication d'information –** Des occasions ont été offertes pour l'étude de documents au moyen de la transmission de la documentation sur le projet, y compris l'inscription du projet, les politiques corporatives, des brochures explicatives et des demandes de permis (traduites, au besoin), la publication de cette information sur le site Web du projet et des offres de rencontre avec les dirigeants et les membres des communautés autochtones pour fournir de l'information sur le projet et en discuter (ces réunions auront lieu dans la langue et d'une manière à déterminer avec le groupe autochtone particulier).
- **Programmes d'implication communautaire –** Le développement d'une *Politique des relations avec les Premières nations* (section 1.1.1) et d'une *Stratégie et plan d'action d'implication autochtone* (Annexe J), des rencontres et des offres de rencontre avec les dirigeants autochtones pour identifier des méthodes et des activités d'implication adéquates, des rencontres et des offres de rencontre avec les groupes et communautés pour identifier et répondre aux préoccupations et enjeux relatifs au projet, l'offre de signer des accords de consultation formels, appuyés par le financement de capacité et la prestation de programmes de soutien financier et d'autre à des programmes communautaires.
- **Des études de l'utilisation traditionnelle du territoire et des ressources –** Des offres de fournir du financement et d'autres ressources techniques aux groupes autochtones pour réaliser des études sur l'utilisation traditionnelle du territoire et des ressources et pour recueillir les connaissances traditionnelles afin d'augmenter la compréhension d'Alderon des effets du projet sur les activités traditionnelles, offres de rencontre avec les aînés et d'impliquer directement des membres particulièrement affectés des groupes autochtones.
- **Programmes d'évitement ou d'atténuation –** La discussion, lorsque c'est approprié, des mesures d'atténuation et d'évitement pour répondre aux effets négatifs potentiels sur l'utilisation actuelle du territoire et des ressources à des fins traditionnelles, des offres de rencontre avec la communauté pour répondre aux préoccupations, l'intégration de l'information sur l'utilisation traditionnelle du territoire et des ressources dans l'ÉIE, des offres de conclure des accords avantageux pour répondre aux effets négatifs potentiels du projet.

Tous ces programmes sont documentés dans l'ÉIE qui contient l'information ci-dessous pour aider les gouvernements fédéral et provinciaux dans le cadre de leurs processus de consultation :

- un inventaire des activités d'implication réalisées avec chaque groupe autochtone;
- l'identification des préoccupations et des enjeux soulevés par les groupes autochtones, incluant un résumé des discussions et des préoccupations soulevées;
- la référence à des endroits particuliers dans l'ÉIE indiquant où et comment les préoccupations sont abordées; et
- une description distincte de l'Utilisation actuelle du territoire et des ressources par les Autochtones à des fins traditionnelles au chapitre 22 et au chapitre 22 du volume 1 de l'ÉIE, et l'intégration des connaissances traditionnelles autochtones dans tous les chapitres sur les CEV, lorsque disponible.

10.3 Implication des Premières nations et cadrage des préoccupations

Cette section comprend un aperçu et la documentation des activités d'implications réalisées auprès de chaque groupe autochtone, y compris l'information suivante :

- les tentatives d'arranger des activités d'implication, incluant des lettres, des appels téléphoniques et des courriels, afin de fournir de l'information sur le projet et des occasions de retour d'information;
- le résumé des activités réalisées, y compris le type d'événement, la date, les participants, l'information présentée et les méthodes de retour d'information; et
- l'identification des préoccupations, le cas échéant, identifiées par un groupe autochtone relativement au terminal Kami et la réponse.

Un résumé des principales préoccupations soulevées par des groupes autochtones et des parties prenantes, et la référence aux sections de l'ÉIE où ses préoccupations sont abordées sont fournis à la section 10.8 et aux Tableaux 10.16 à 10.24. Des copies des avis de rencontre et la documentation des rencontres sont fournies à l'Annexe L.

10.3.1 La Nation Innu

La Nation Innu revendique des droits autochtones, y compris des titres, sur du territoire et des ressources du Labrador, incluant la zone de la Mine Kami. La Nation Innu, le Canada et la province ont signé un accord de principe en novembre 2011 et négocient actuellement les modalités d'un accord sur une revendication territoriale complète et définitive qui inclue une composante de sélection territoriale basée sur les modalités de l'Accord Tshash Petapen. (Figure 10.3). L'accord de principe n'est pas légalement exécutoire et la Nation Innu poursuit ses revendications autochtones au Labrador, y compris du territoire dans la zone de la mine Kami. Alderon est consciente que les revendications de la Nation Innu à des droits et titres autochtones au Labrador ne sont pas réglées et que par conséquent, le développement de la mine Kami pourrait potentiellement affecter les droits autochtones revendiqués par la Nation

Innu et l'utilisation par ses membres du territoire et des ressources dans la région. Alderon est donc engagée à travailler collaborativement et constructivement avec la Nation Innu afin d'établir des relations à long terme réciproquement avantageuses sur la durée de vie du projet et à répondre aux préoccupations de la communauté relativement au projet.

Conformément à l'objectif de commencer l'implication dès le début, les efforts d'Alderon à impliquer la Nation Innu ont débuté le 23 mai 2011 avant l'inscription du projet et ils se poursuivent depuis lors. Ces efforts comprennent plusieurs programmes visant le partage d'information, l'implication communautaire, l'évaluation des effets du projet sur l'utilisation actuelle du territoire et des ressources et l'identification des mesures d'atténuation, le cas échéant.

Alderon a rencontré les dirigeants de la Nation Innu à plusieurs occasions depuis le mois de mars 2011 pour discuter du projet et des préoccupations et enjeux de la communauté, et elle a offert à plusieurs reprises de faire la présentation du projet aux communautés innues, bien qu'aucune d'elles n'ait encore été acceptée. Alderon a fourni à la Nation Innu la documentation portant sur le projet, y compris l'inscription du projet et les documents associés, le PPE d'Alderon, des brochures sur le projet et d'autres documents similaires, et des copies de toutes les demandes de permis. Alderon a également fourni de l'information sur les perspectives d'emploi, de formation et d'occasions d'affaires, et elle a offert de rencontrer la direction et les membres de la Nation Innu afin d'en discuter.

Alderon et la Nation Innu ont conclu un protocole d'entente le 11 août 2011 dans le but d'établir e de maintenir une relation de travail positive pour la durée du projet. Ce protocole établit un cadre de travail conjoint, en vertu duquel Alderon et la Nation Innu entendent établir une relation de coopération à long terme réciproquement profitable et productive. Elle prévoit aussi un processus permettant à Alderon et à la Nation Innu d'identifier des occasions d'affaires et d'emploi pour les entreprises innues et la Nation Innu durant les activités d'exploration. En vertu du protocole d'entente, Alderon et la Nation Innu ont entrepris la négociation d'un accord sur les avantages qui abordera des sujets tels que l'emploi, les occasions d'affaires et la gestion de l'environnement durant toutes les phases du projet. Ces négociations se poursuivent régulièrement depuis la fin de l'automne 2011.

Alderon a également offert d'impliquer la Nation Innu jusqu'à la conclusion d'accords formels avec l'appui d'offres de financement de capacité et, en décembre 2011, lui a présenté une ébauche d'un Accord d'implication communautaire qui est actuellement à l'étude par la Nation Innu. L'entente préliminaire fournit un cadre pour les échanges d'information en cours entre Alderon et la Nation Innu afin d'établir les intérêts, les valeurs et les préoccupations des Innus du Labrador. Elle présente également la capacité de recueillir des données sur l'utilisation actuelle du territoire et des ressources dans la région de la mine Kami et sur les connaissances traditionnelles. L'information produite en vertu de cet accord serait utilisée par Alderon pour augmenter sa compréhension de l'utilisation du territoire et des ressources du Labrador et pour aider à formuler les mesures d'atténuation et d'adaptation, le cas échéant.

Les préoccupations soulevées par la Nation Innu relativement au projet dans son ensemble sont résumées à la section 10.3.1 et à la Figure 10.5 du Volume 1 de l'ÉIE. Les préoccupations et les commentaires identifiés lors de l'implication des groupes autochtones sont résumés à la section 10.8 du Volume 1 de l'ÉIE et dans chaque chapitre sur les CEV du Volume 1.

La Nation Innu n'a pas identifié de préoccupations concernant le terminal Kami.

Un aperçu des activités d'implication réalisées auprès de la Nation Innu avant l'inscription du projet et durant l'ensemble du processus d'ÉE est présenté au Tableau 10.3.

Figure 10.3 Sélection des terres Innu du Labrador – Tshash Petapen

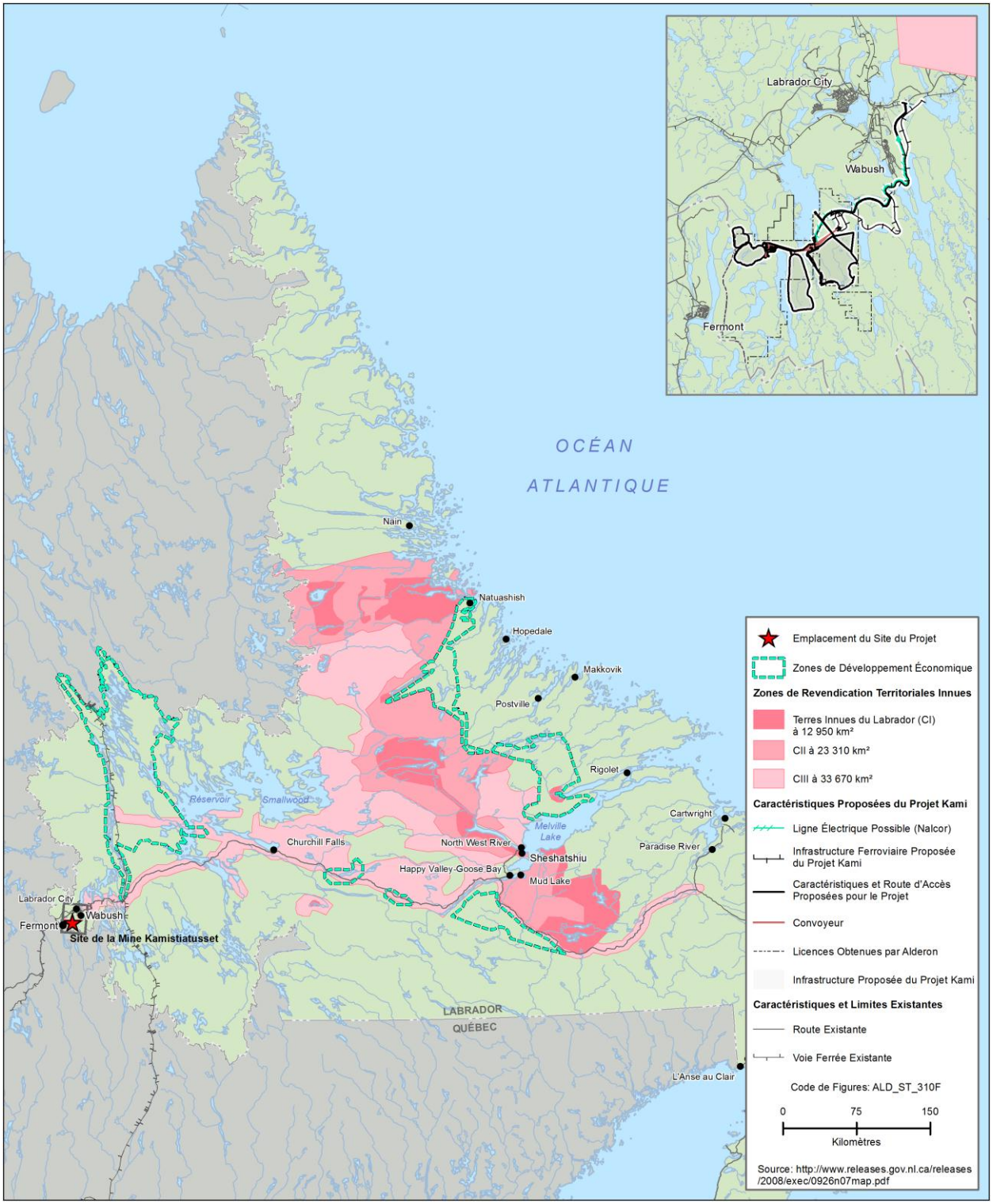


Tableau 10.3 Résumé des activités d'implication auprès de la Nation Innu

Date	Activité	Participant(s)	Résumé
Avant l'inscription du projet			
23 mai 2011	Rencontre	Grand chef et analyste environnemental	Présenter une mise à jour sur le progrès du projet, les demandes de permis et les occasions d'affaires pour les Innus.
9 juin 2011	Courriel	Grand chef et analyste environnemental	Suivi de la rencontre de mai 2011 avec de l'information sur le projet, l'inscription du projet et le programme d'exploration.
31 août 2011	Lettre	Grand chef	Mise à jour du programme et avis qu'Alderon soumettra une Demande d'autorisation d'exploration et avis de travaux d'exploration minière planifiée.
27 septembre 2011	Rencontre	Négociateurs du conseil de bande de la Nation Innu et contrôleurs environnementaux	Discussion du protocole d'entente et des étapes suivantes. Les parties se sont entendues que les étapes suivantes nécessitent la négociation d'un accord sur les avantages.
19 octobre 2011	Rencontre	Négociateurs de la Nation Innu et conseiller	Mise à jour sur le projet et discussion de l'accord sur les avantages.
27 octobre 2011	Lettre sortante	Grand chef, conseiller juridique, conseiller financier	Correspondance d'Alderon au grand chef au sujet de la rencontre du 19 octobre 2011 et du protocole d'entente.
Après l'inscription du projet			
1er novembre 2011	Courriel	Analyste environnemental	Envoi d'une brochure sur l'inscription du projet et un aperçu du projet, et offre de rencontrer la communauté pour discuter du projet et du processus d'ÉE.
1er novembre 2011	Appel téléphonique	Analyste environnemental	Confirmation de la réception des documents d'inscription et discussion de l'intérêt pour la présentation.
9 novembre 2011	Lettre	Grand chef	Réitération de l'offre de rencontrer la communauté, expression d'un intérêt pour identifier la meilleure manière d'impliquer les membres de la communauté. Proposition d'une rencontre le 24 novembre 2011.
17 novembre 2011	Courriel	Analyste environnemental	Confirmation de la rencontre du 24 novembre 2011 et indication que le grand chef prévoit y participer.
24 novembre 2011	Rencontre	Grand chef, analyste environnemental, coordonnateur de la consultation, négociateur et deux membres de la communauté	Présentation d'un aperçu du projet, mise à jour au sujet du processus d'ÉE et information sur le programme forage de l'hiver 2012. Discussion de l'implication des membres de la communauté.

Date	Activité	Participant(s)	Résumé
24 novembre 2011	Courriel	Analyste environnemental	Suivi de la rencontre du 24 novembre et envoi d'une copie du PPE d'Alderon.
29 novembre 2011	Courriel	Analyste environnemental	Suivi de la rencontre du 24 novembre et présentation de chiffres d'emploi pour le programme de forage de l'hiver 2012.
20 décembre 2011	Courriel	Analyste environnemental	Envoi de l'accord préliminaire sur l'implication communautaire pour étude.
Avant la soumission de l'ÉIE			
11 janvier 2012	Courriel	Analyste environnemental	Mise à jour de l'analyse par la Nation Innu du Labrador de l'accord préliminaire sur l'implication communautaire
17 janvier 2012	Lettre sortante	Grand chef et membres du conseil	Lettre adressée au grand chef au sujet des négociations de l'accord sur les avantages.
19 janvier 2012	Appel téléphonique	Analyste environnemental	Message laissé demandant de l'information sur l'état de l'analyse par la Nation Innu du Labrador de l'accord d'implication communautaire.
20 janvier 2012	Rencontre	Grand chef, grand chef adjoint, conseillers financiers et juridiques	Mise à jour sur le projet, incluant les dispositions du permis d'exploration de 2012. Discussion de la teneur du mandat de négociations et des occasions d'affaires, de formation et d'emploi. Programmation de la prochaine rencontre du 27 au 29 février 2012.
26 janvier 2012	Appel téléphonique	Analyste environnemental	Suivi de la rencontre du 19 janvier au sujet de l'accord d'implication communautaire.
27 février 2012	Lettre	Grand chef	Offre de faire une rencontre avec la communauté à Sheshatshiu pour présenter de l'information sur le projet aux membres de la communauté et d'entendre leurs préoccupations.
28 février 2012	Rencontre	Grand chef, grand chef adjoint, conseillers financiers et juridiques	Discussion de la proposition de financer l'Étude sur l'utilisation traditionnelle du territoire et des ressources par la Nation Innu (accord d'implication communautaire). Les parties ont également fait avancer les négociations sur l'accord sur les avantages.
27 mars 2012	Appel téléphonique	Innu Business Development Centre	Demande de renseignement sur des occasions d'emploi pour deux foreurs récemment formés.
27 mars 2012	Appel téléphonique	Analyste environnemental	Suivi de la discussion de l'étude de l'accord d'implication communautaire. Confirmation que la Nation Innu du Labrador avait commencé l'étude de l'accord et que les activités d'implication et la portée de l'accord proposées sont acceptables.,
4 mai 2012	Courriel	Conseiller environnemental	Suivi de l'état de l'étude de l'accord d'implication communautaire et offre de rencontre pour en discuter à la demande de la Nation Innu.

Date	Activité	Participant(s)	Résumé
14 mai 2012	Courriel	Conseiller environnemental	Confirmation que l'accord d'implication communautaire est à l'étude par la Nation Innu et qu'Alderon sera contactée dans un avenir rapproché au sujet de l'état de l'étude.
23 mai 2012	Rencontre	Grand chef, grand chef adjoint, chef, négociateurs, conseillers financiers et juridiques	Séance de négociations sur l'accord sur les avantages.
7 juin 2012	Lettre	Grand chef	Information présentée au sujet de la demande de permis préliminaire pour l'Autorisation d'exploration et avis de travaux d'exploration minière planifiée. La correspondance comprenait une lettre d'introduction, une ébauche de demande de permis, une carte et une note explicative. La lettre d'introduction contenait le nom de la personne-ressource qui pourra fournir de l'information et répondre aux questions associées au permis et offre la possibilité d'une rencontre avec la communauté pour discuter de la demande et de faire la mise à jour sur le projet.
12 juin 2012	Téléconférence	Conseiller juridique, conseiller financier, conseiller	Discussion de l'étude de l'accord préliminaire sur les avantages.
20 juin 2012	Rencontre	Grand chef, grand chef adjoint, négociateurs, conseillers financiers et juridiques	Séance de négociations sur l'accord sur les avantages.
16 juillet 2012	Rencontre	Conseiller, directeur de l'Innu Business Development Centre	Discussion du processus d'approvisionnement et des occasions d'affaires et d'emploi liées au projet.

10.3.2 NunatuKavut Community Council

Le NCC revendique des droits et des titres autochtones sur une grande partie du Labrador ouest, central et sud, y compris la région de la mine Kami et une partie du sud-est du Québec (Figure 10.4) Bien que la revendication territoriale ait été faite au Canada en 1991, elle n'a pas encore été acceptée pour des négociations par les gouvernements fédéral et provinciaux. Les revendications du NCC au Québec n'incluent pas la zone du terminal Kami. Alderon est consciente des revendications du NCC à des droits et titres autochtones au Labrador. Alderon est donc engagée à travailler collaborativement et constructivement avec le NCC afin d'établir des relations à long terme réciproquement avantageuses sur la durée de vie du projet et à répondre aux préoccupations de la communauté relativement au projet.

Les efforts d'Alderon pour impliquer le NCC ont commencé le 31 août 2011 avant l'inscription du projet et se poursuivent depuis lors. Ces efforts comprennent des programmes d'échange d'information, d'implication communautaire, d'identification et d'évaluation des effets du projet sur l'utilisation du territoire et des ressources à des fins traditionnelles et des discussions des mesures d'atténuation, le cas échéant.

Alderon a rencontré le président et les membres de la direction du NCC à plusieurs reprises pour discuter du projet, du processus de l'ÉE et de l'implication communautaire. Alderon a fourni au NCC une grande quantité d'information, incluant l'inscription du projet et la brochure associée, une carte illustrant l'emplacement de cabines dans la zone de la mine Kami et des copies des demandes de permis. Elle a également offert de rencontrer le NCC pour discuter de cette information.

Alderon a signé des ententes formelles, appuyées par du financement de capacité, avec le NCC. L'accord d'implication communautaire qui a été signé le 28 février 2012 fournit un cadre pour l'échange continu d'information liée au projet entre Alderon et le NCC afin d'établir les intérêts, les valeurs et les préoccupations des membres du NCC. En vertu de cet accord, Alderon a fourni au NCC du financement pour recueillir des données liées à l'utilisation traditionnelle du territoire et des ressources et les connaissances traditionnelles dans la région de la mine Kami. Le NCC a mené des entrevues sur l'utilisation du territoire et des ressources auprès de dix utilisateurs du territoire au début de l'été 2012 et a également sondé un échantillon représentatif de ses membres pour identifier les préoccupations et les enjeux liés au projet. Les résultats de cet exercice, incluant des cartes sur l'utilisation du territoire et des ressources, ont été intégrés à l'Annexe I et au chapitre 22 du Volume 1 de l'ÉIE, et ils ont été utilisés pour améliorer la compréhension d'Alderon des effets possibles du projet sur l'utilisation actuelle du territoire et des ressources à des fins traditionnelles par les membres du NCC. L'information obtenue lors des entrevues, des biographies cartographiques et des sondages est également une source d'information inestimable pour identifier les préoccupations et les enjeux de la communauté et aidera Alderon à formuler les prochaines étapes de ses relations avec le NCC, ainsi qu'à développer les mesures d'atténuation requise.

Figure 10.4 Territoire revendiqué par le NunatuKavut Community Council

Une rencontre communautaire avec les membres du NCC pour discuter du projet, du processus d'ÉE et de l'accord d'implication communautaire a eu lieu à Labrador City le 12 juillet 2012 et on a exprimé de l'intérêt pour une rencontre de suivi à l'automne 2012. Bien que la participation à cette rencontre était faible en raison de conflits dans l'horaire des membres, plusieurs préoccupations ont été identifiées et abordées; elles seront considérées plus en détail par Alderon dans le cadre de l'implication continue du NCC.

Les préoccupations soulevées par le NCC relativement au projet dans son ensemble sont résumées à la section 10.3.2 et à la Figure 10.7 du Volume 1 de l'ÉIE. Les préoccupations et les commentaires identifiés lors de l'implication des groupes autochtones sont résumés à la section 10.8 du Volume 1 de l'ÉIE et dans chaque chapitre sur les CEV du Volume 1.

Le NCC n'a pas identifié de préoccupations concernant le terminal Kami.

Un aperçu des activités d'implication réalisées auprès du NCC est présenté au Tableau 10.4.

Tableau 10.4 Résumé des activités d'implication auprès du NunatuKavut Community Council

Date	Activité	Participant(s)	Résumé
Avant l'inscription du projet			
31 août 2011	Lettre	Président du NCC	Présentation d'une mise à jour avec un résumé et une carte des activités proposées en 2011-2012.
13 septembre 2011	Courriel	Président du NCC	Discussion du développement du projet et arrangement d'une rencontre avec le conseil pour discuter du projet plus en détail.
29 septembre 2011	Courriel	Directeur de l'environnement et de la recherche	Discussion d'une rencontre pour présenter plus d'information au sujet du projet.
Après l'inscription du projet			
24 octobre 2011	Appel téléphonique	Directeur de l'environnement et de la recherche	Accusé-réception de l'inscription du projet et expression d'intérêt pour une rencontre afin d'en savoir plus au sujet du projet.
4 novembre 2011	Rencontre	Directeur de l'environnement et de la recherche, président du NCC	Discussion des prochaines étapes d'implication communautaire pendant l'ÉE.
9 novembre 2011	Lettre	Président du NCC	Lettre au président avec une proposition de rencontre avec Alderon le 25 novembre 2011.
10 novembre 2011	Courriel	Directeur de l'environnement et de la recherche	Confirmation de la rencontre avec la direction du NCC à Goose Bay le 25 novembre 2011.
24 novembre 2011	Courriel	Directeur de l'environnement et de la recherche, président du NCC	Communication de l'ordre du jour proposé pour l'examen par le NCC avant la rencontre du 25 novembre 2011.
25 novembre 2011	Rencontre	Président du NCC, directeur de l'environnement et de la recherche	Présentation d'un aperçu du projet, description de la carte du programme de forage de l'hiver 2012, discussion du processus d'ÉE.
20 décembre 2011	Courriel	Directeur de l'environnement et de la recherche	Envoi de l'accord préliminaire sur l'implication communautaire pour étude.

Date	Activité	Participant(s)	Résumé
Avant la soumission de l'ÉIE			
11 janvier 2012	Courriel	Directeur de l'environnement et de la recherche	Revue de l'accord d'implication communautaire.
12 janvier 2012	Courriel	Directeur de l'environnement et de la recherche, président du NCC	Proposition de rencontre le 19 ou le 20 janvier 2012 pour discuter de la revue.
17 janvier 2012	Courriel	Directeur de l'environnement et de la recherche	Réponse aux commentaires du NCC sur l'accord d'implication communautaire.
20 janvier 2012	Rencontre	Président du NCC, directeur de l'environnement et de la recherche	Discussion de l'accord d'implication communautaire.
2 février 2012	Courriel	Directeur de l'environnement et de la recherche	Mise à jour sur l'accord d'implication communautaire (présentée au conseil d'administration).
27 février 2012	Lettre	Président du NCC, directeur de l'environnement et de la recherche	Invitation aux membres du NCC à participer aux séances d'information publique d'Alderon qui auront lieu à Wabush et à Labrador City les 13 et 14 mars 2012.
28 février 2012	Rencontre	Président du NCC, directeur de l'environnement et de la recherche	Signature de l'accord d'implication communautaire avec le NCC pour lancer l'Étude sur l'utilisation traditionnelle du territoire et des ressources pour répondre aux exigences de l'ÉE.
7 mai 2012	Rencontre	directeur de l'environnement et de la recherche, et chercheur principal	Discussion des plans associés à l'accord d'implication communautaire et le progrès de l'Étude sur l'utilisation du territoire et des ressources.
10-16 mai 2012	Courriels	Directeur de l'environnement et de la recherche	Discussion du Guide de sondage et d'entrevue et mise en œuvre de l'accord d'implication communautaire.
6 juin 2012	Appel téléphonique	Directeur de l'environnement et de la recherche	Discussion du progrès de la mise en œuvre de l'accord d'implication communautaire et des dates des rencontres communautaires dans l'ouest du Labrador.
7 juin 2012	Appel téléphonique	Directeur de l'environnement et de la recherche	Confirmation des dates cibles des rencontres dans l'ouest du Labrador du 18 au 23 juin. Confirmation par le NCC de la sélection des participants aux entrevues et que les travaux préliminaires liés aux entrevues ont été réalisés. Contact à venir dans les prochains jours entre le NCC et Alderon concernant les dates confirmées des rencontres avec les membres du NCC.

Date	Activité	Participant(s)	Résumé
7 juin 2012	Lettre	Président du NCC	Présentation d'une lettre, d'une demande préliminaire de permis d'Approbation d'exploration et avis de travaux d'exploration minière planifiée, d'une carte et d'une note explicative. Mêmes documents télécopiés le 8 juin 2012. Lettre contenant le nom de la personne-ressource qui fournira de l'information et répondre aux questions liées au permis. Offre d'une rencontre communautaire pour discuter de la demande de permis et présenter une mise à jour sur le projet.
14 juin 2012	Appel téléphonique	Directeur de l'environnement et de la recherche	Discussion du progrès de la mise en œuvre de l'accord d'implication communautaire et de dates possibles pour des rencontres communautaires dans l'ouest du Labrador.
19 juin 2012	Appel téléphonique	Directeur de l'environnement et de la recherche	Discussion du progrès de la réalisation des entrevues sur l'utilisation du territoire et des ressources à Labrador City en vertu de l'accord d'implication communautaire.
26 juin 2012	Appel téléphonique	Directeur de l'environnement et de la recherche	Discussion du progrès en vertu de l'accord d'implication communautaire et du besoin de modifications.
27 juin 2012	Lettre	Directeur de l'environnement et de la recherche	Réception d'une lettre du NCC concernant la modification de l'accord d'implication communautaire. Demande du NCC d'une prolongation de l'accord.
6 juillet 2012	Appel téléphonique	Directeur de l'environnement et de la recherche	Confirmation de la rencontre communautaire à NunatuKavut. L'objet de la rencontre est de présenter une mise à jour sur le projet, de discuter du processus d'ÉE et de donner un compte-rendu du progrès de la mise en œuvre de l'accord sur l'implication communautaire avec des références particulières aux entrevues sur l'utilisation du territoire et des ressources.
12 juillet 2012	Rencontre	Directeur de l'environnement et de la recherche	Présentation d'une mise à jour sur le projet et compte-rendu du progrès de l'ÉE.

10.3.3 Bande Innu Uashat mak Mani-Utenam

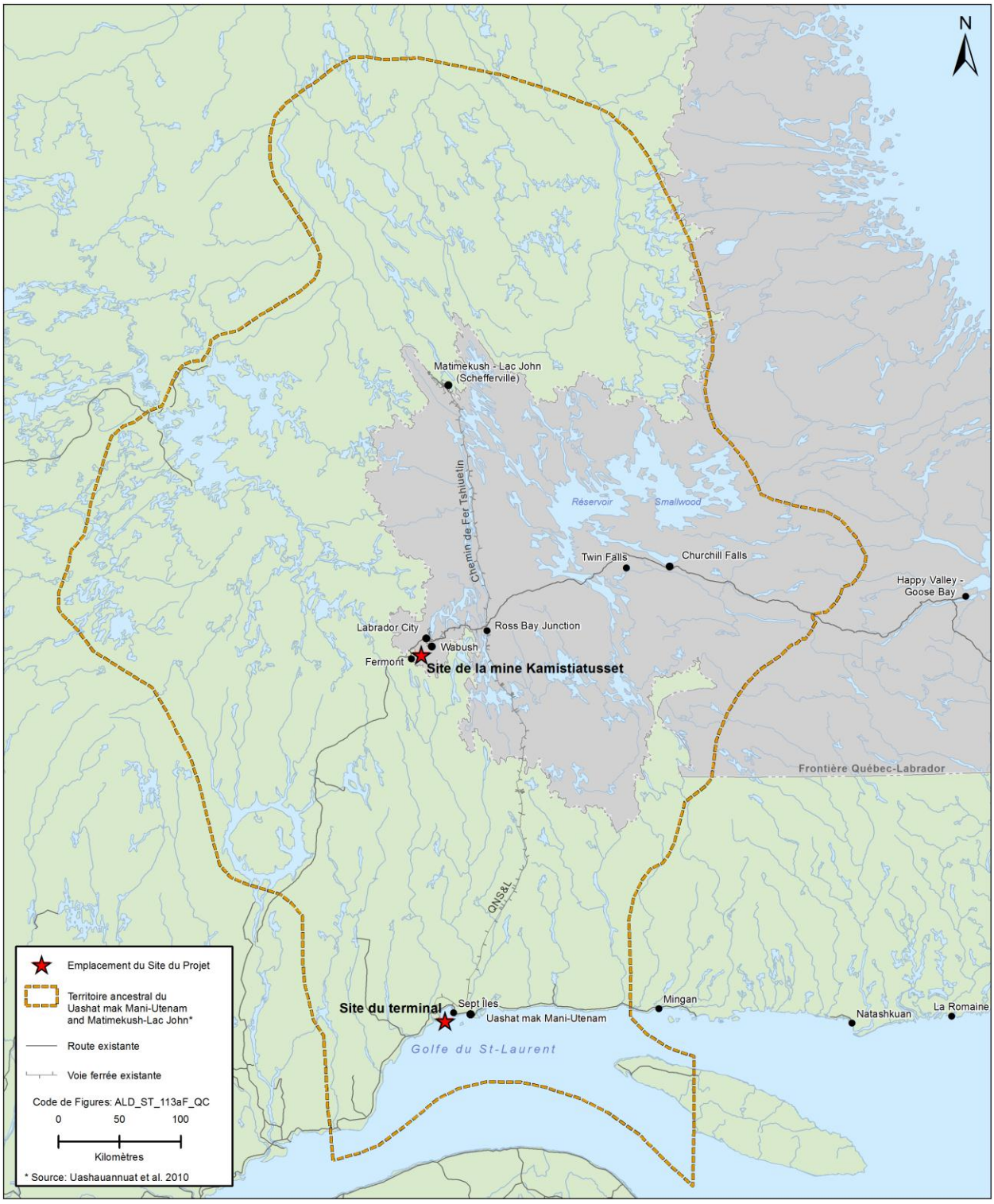
La bande Innu Uashat mak Mani-Utenam occupe deux réserves à Sept-Îles, Québec, et dans les environs. La bande Innu Uashat mak Mani-Utenam revendique des droits autochtones, incluant des titres autochtones, sur une partie du territoire de l'est du Québec et de l'ouest du Labrador, y compris la zone de la mine Kami et le site du terminal Kami (Figure 10.5). Le territoire faisant l'objet des revendications de droits autochtones est partagé avec la Nation Innu de Matimekush-Lac John. En outre, certaines familles traditionnelles d'Uashat mak Mani-Utenam revendique également les parcelles 244 et 245 des réserves Beaver qui empiètent en tout ou en partie sur la mine Kami.

Alderon est consciente que les revendications de la bande Innu Uashat mak Mani-Utenam à des droits et titres autochtones au Labrador et au Québec n'ont pas été réglées. La bande Innu Uashat mak Mani-Utenam a pris la position que le projet (la zone de la mine Kami et le site du terminal Kami) pourrait affecter ses droits autochtones revendiqués et son utilisation du territoire et des ressources. Alderon est engagée à travailler collaborativement et constructivement avec le la bande Innu Uashat mak Mani-Utenam afin d'établir des relations à long terme réciproquement avantageuses sur la durée de vie du projet et à répondre aux préoccupations de la communauté relativement au projet.

Conformément à l'objectif de commencer l'implication dès le début, les efforts d'Alderon à impliquer la bande Innu Uashat mak Mani-Utenam ont débuté le 12 janvier 2011 avant l'inscription du projet et ils se poursuivent depuis lors. Ces efforts comprennent des programmes d'échange d'information, d'implication communautaire et de renforcement des capacités, d'identification et d'évaluation des effets du projet sur l'utilisation du territoire et des ressources à des fins traditionnelles et des discussions des mesures d'atténuation, le cas échéant.

Alderon a rencontré le chef, des membres du conseil de bande et des conseillers à plusieurs occasions pour discuter du projet, du processus d'ÉE et de la meilleure méthode d'implication communautaire. Des offres ont été faites à plusieurs reprises de rencontrer la communauté pour discuter du projet, mais aucune n'a été acceptée jusqu'à présent. Alderon a fourni la documentation liée au projet, y compris l'inscription du projet et les documents associés aux activités d'exploration de 2012 et des copies des demandes de permis. Alderon a également fait plusieurs offres pour rencontrer la direction et des membres de la communauté pour discuter de cette information. En fournissant l'information, Alderon a indiqué qu'elle était prête à amorcer l'implication de la manière demandée par la bande Innu Uashat mak Mani-Utenam.

Figure 10.5 Territoire traditionnel de la bande Innu Uashat mak Mani-Utenam et de la Nation Innu de Matimekush-Lac John



Alderon a également offert d'impliquer la bande Innu Uashat mak Mani-Utenam au moyen d'accords formels appuyés par des offres de financement de capacité et a préparé plusieurs offres préliminaires aux fins d'évaluation. De tels arrangements formels formeraient le cadre pour les échanges d'information qui permettrait à Alderon d'identifier les intérêts, les valeurs et les préoccupations de la communauté. Dans le cadre de telles offres formelles, Alderon a proposé de fournir du financement pour recueillir des données relatives à l'utilisation traditionnelle du territoire et des ressources et aux connaissances traditionnelles. Les résultats de cette collecte de données serviraient à augmenter la compréhension d'Alderon des effets possibles du projet sur l'utilisation actuelle du territoire et des ressources à des fins traditionnelles et à formuler des mesures d'atténuation, au besoin. Bien que diverses ébauches aient été échangées par les parties, aucun accord n'a été conclu. Dans le cadre d'un programme distinct, mais connexe et en réponse à certaines préoccupations exprimées par le chef, le conseil de bande et les conseillers, Alderon a offert à trois occasions distinctes de consulter directement les familles traditionnelles revendiquant un intérêt dans les parcelles 244 et 245 des réserves Beaver, mais elle n'a reçu aucune réponse.

Alderon a également proposé de négocier un protocole d'entente qui formerait le cadre pour travailler ensemble à établir des relations à long terme réciproquement avantageuses, coopératives et productives. Le protocole d'entente proposé produirait un cadre pour l'implication communautaire et un processus possible pour la négociation d'un accord sur les avantages afin d'aborder toutes les phases du projet, y compris les activités préalables au développement. Cet accord résoudrait les questions d'emploi, d'occasions d'affaires et de gestion de l'environnement. Bien que cette offre n'ait pas été acceptée, Alderon demeure engagée à amorcer des négociations et à poursuivre ses efforts d'implication communautaire.

Les préoccupations soulevées par la bande Innu Uashat mak Mani-Utenam relativement au projet dans son ensemble sont résumées à la section 10.3.3 et à la Figure 10.9 du Volume 1 de l'ÉIE. Les préoccupations et les commentaires identifiés lors de l'implication des groupes autochtones sont résumés à la section 10.8 du Volume 1 de l'ÉIE et dans chaque chapitre sur les CEV du Volume 1.

La bande Innu Uashat mak Mani-Utenam a identifié une préoccupation concernant le terminal Kami. Cette préoccupation est d'être consultée sur tous les volets du projet, pas seulement sur le terminal Kami. Alderon a adopté une approche complète à l'implication de la bande Innu Uashat mak Mani-Utenam qui inclut la mine Kami et le terminal Kami.

Un aperçu des activités d'implication réalisées avec la bande Innu Uashat mak Mani-Utenam est présenté au Tableau 10.5.

Tableau 10.5 Résumé des activités d'implication auprès de la bande Innu Uashat mak Mani-Utenam

Date	Activité	Participant(s)	Résumé
Avant l'inscription du projet			
12 janvier 2011	Lettre	Chef	Présentation d'Alderon et du projet. Présentation d'information sur le programme d'exploration et offre de rencontre en février ou en mars.
21 janvier 2011	Série d'appels téléphoniques	Chef du bureau du territoire et avocat	Accusé-réception de la lettre et que la communauté est au courant du projet. Confirmation que le projet se trouve sur le territoire revendiqué.
26 janvier 2011	Rencontre	Chef adjoint	Présentation du promoteur et du projet, expression des préoccupations et enjeux préliminaires et définition des prochaines étapes du processus.
22 février 2011	Lettre	Chef	Chef remercié pour la rencontre avec le chef adjoint le 26 janvier 2011 et confirmation du début du programme de forage de l'hiver 2011. Proposition d'une rencontre avec la communauté (après la fin du programme de forage d'hiver) pour présenter une mise à jour et expliquer nos plans d'exploration pour le reste de 2011.
3 mars 2011	Courriel	Membre du conseil	Arrangement d'une rencontre d'Alderon et du conseil de bande d'Uashat lors du congrès de l'ACPE à Toronto.
7 mars 2011	Rencontre	Chef, chef adjoint, membre du conseil	Discussion du projet et des étapes suivantes.
10 mars 2011	Courriel	Chef adjoint	Remerciements pour l'organisation de la rencontre du 7 mars 2011, envoi du modèle de protocole d'entente et demande de considérer la possibilité d'inclure la communauté de Matimekush-Lac John dans les discussions sur le protocole d'entente.
7 avril 2011	Courriel	Conseiller	Demande de coordonnées pour programmer des rencontres avec la communauté et les membres du conseil de bande.
20 avril 2011	Courriel	Chef adjoint	Présentation des dates possibles pour des rencontres avec les membres du conseil de bande et/ou de la communauté à la fin du mois de juin à Sept-Îles et demande de mise à jour au sujet de l'étude du protocole d'entente.
27 avril 2011	Courriel	Chef adjoint	Suivi du courriel du 20 avril 2011 pour demander si Alderon devrait communiquer avec d'autres personnes pour planifier les rencontres et/ou savoir quand on peut s'attendre aux commentaires sur le protocole d'entente proposé.
27 avril 2011	Courriel	Chef adjoint	Réponse à une demande d'appel d'Alderon concernant le protocole d'entente proposé et la programmation d'une rencontre.

Date	Activité	Participant(s)	Résumé
2 mai 2011	Courriel	Membre du conseil	Présentation d'information sur le projet et demande de rencontre.
7 mai 2011	Appel téléphonique	Chef adjoint	Confirmation de la rencontre avec des conseillers à Montréal.
8 mai 2011	Appel téléphonique	Chef adjoint	Appel reçu demandant le report de la rencontre.
9 mai 2011	Courriel	Chef adjoint	Présentation d'une mise à jour sur le projet et confirmation du but de la rencontre.
11 mai 2011	Rencontre	Chef adjoint, conseiller juridique	Discussion des préoccupations et des enjeux et définition des prochaines étapes du processus.
12 mai 2011	Courriel	Chef adjoint, conseiller juridique	Suivi de la rencontre du 11 mai 2011 et demande de plus amples renseignements sur certains sujets qui ont fait l'objet de discussions.
19 mai 2011	Lettre	Chef adjoint	Suivi de la rencontre du 11 mai 2011 et affirmation de l'approche d'Alderon en matière d'implication et reconnaissance des droits et titres autochtones et des droits issus de traités. Demande d'une liste des entreprises incorporées afin de fournir de l'information sur les occasions d'affaires.
30 mai 2011	Courriel	Chef adjoint, conseiller juridique	Demande de rencontre à Sept-Îles le 28 ou le 29 juin 2011 avec le chef, la communauté et le conseil. Demande d'une liste des entreprises appartenant et exploitées par des membres de la communauté afin qu'elles soient considérées pour l'octroi futur d'autres contrats.
13 juin 2011	Courriel	Chef adjoint, conseiller juridique	Informé la communauté des résultats de la rencontre d'Alderon avec le DOEC. Informés qu'ils pourraient recevoir un document d'inscription à examiner de la part du DOEC. Demande d'aviser Alderon de toute préoccupation le plus tôt possible après la réception du document d'inscription daté du 3 juin 2011 demandant l'approbation des activités planifiées sur la LMU. S'il n'y a pas de préoccupations, S.V.P., en aviser le DOEC le plus tôt possible afin d'éviter d'autres retards.
16 août 2011	Rencontre	Chef et membre du conseil	Présentation d'une mise à jour sur le projet et discussion de la liste de conditions.
31 août 2011	Lettre	Chef	Présentation d'une mise à jour sur le projet.
12 septembre 2011	Appel téléphonique	Chef du bureau du territoire et avocat	Programmation d'une rencontre pour discuter du projet.
29 septembre 2011	Rencontre	Conseiller juridique, chef adjoint, conseiller juridique, chef du bureau du territoire et avocat	Présentation d'un aperçu du projet, discussion des accords (revue du protocole d'entente préliminaire, liste des conditions) et établissement des étapes suivantes.

Date	Activité	Participant(s)	Résumé
29 septembre 2011	Courriel	Chef du bureau du territoire et avocat	Demande de discuter de la possibilité d'avoir une entrevue avec les familles qui ont des droits de trappe dans la zone de la mine Kami.
Après l'inscription du projet			
19 octobre 2011	Lettre	Conseiller juridique, conseiller juridique, chef du bureau du territoire et avocat	Remerciement des négociateurs pour la rencontre du 29 septembre 2011.
20 octobre 2011	Courriel	Chef du bureau du territoire et avocat	Offre de rencontrer la communauté pour présenter de l'information au sujet du projet et du processus d'ÉE.
9 novembre 2011	Lettre	Chef, chef adjoint, chef du bureau du territoire et avocat	Proposition de rencontre le 28 novembre 2011 pour faire la mise à jour sur le projet.
14 novembre 2011	Courriel	Membre du conseil, chef du bureau du territoire, avocat, secrétaire exécutif	Demande d'information au sujet de la disponibilité pour une rencontre le 5 décembre 2011.
28 novembre 2011	Courriel	Membre du conseil, chef du bureau du territoire, avocat, secrétaire exécutif	Confirmation d'une rencontre avec le conseil de bande le jeudi 1er décembre 2011.
1er décembre 2011	Rencontre	Chef, chef adjoint, chef du bureau du territoire et avocat	Présentation d'un aperçu du projet, mise à jour au sujet du processus d'ÉE et programme forage de l'hiver 2012. L'engagement envers la négociation de l'ERA et le processus d'implication des membres de la communauté ont également fait l'objet de discussions.
5 décembre 2011	Lettre	Chef adjoint, chef du bureau du territoire et avocat	Expression de l'engament à impliquer la communauté afin de présenter de l'information sur le projet et d'entendre les préoccupations.
25 janvier 2012	Rencontre	Chef du bureau du territoire	Discussion de la négociation sur l'entente sur les avantages et des étapes suivantes.
14 février 2012	Lettre sortante	Chef, chef du bureau du territoire	Suivi de la négociation sur l'entente sur les avantages et des étapes suivantes.
Avant la soumission de l'ÉIE			
7 mars 2012	Lettre	Chef, chef adjoint, chef du bureau du territoire et avocat	Expression de l'engagement à impliquer la Nation Innu Takuaikan Uashat mak Mani-Utenam dans l'ensemble du processus d'ÉE.
16 mai 2012	Rencontre	Chef, chef adjoint, conseiller juridique, chef du bureau du territoire et avocat, avocat, avocat	Discussion de l'approche en matière d'implication pour l'ÉE et la poursuite de l'offre d'entreprendre des négociations sur une entente sur les avantages.

Date	Activité	Participant(s)	Résumé
23 mai 2012	Courriel	Conseiller juridique	Suivi de la rencontre du 16 mai 2012 et présentation d'une entente préliminaire pour la revue par Alderon.
7 juin 2012	Lettre	Chef	Présentation d'une demande préliminaire de permis d'Approbation d'exploration et avis de travaux d'exploration minière planifiée, d'une carte et d'une note explicative. La lettre a fourni le nom d'une personne-ressource et l'offre d'une rencontre communautaire pour discuter du permis et de présenter une mise à jour sur le projet.
10 juillet 2012	Lettre	Chef	Réponse à l'entente préliminaire présentée le 23 mai 2012, réitération de l'engagement d'Alderon d'impliquer la Nation Innu Uashat mak Mani-Utenam et proposition des grandes lignes des prochaines étapes des négociations.
17 juillet 2012	Lettre	Chef	Suivi de la rencontre du 16 mai 2012, réitération de l'engagement d'Alderon envers une implication significative et des prochaines étapes proposées pour l'implication dans le processus d'ÉE, incluant une offre de financement d'une étude sur l'utilisation du territoire et des ressources et d'impliquer directement les familles traditionnelles associées aux parcelles 244 et 245 des réserves Beaver.

10.3.4 Innu de Matimekush – Lac John

La Nation Innu de Matimekush-Lac John occupe deux réserves près de Schefferville au Québec, à environ 200 kilomètres au nord de l'emplacement de la mine Kami.

La Nation Innu de Matimekush-Lac John revendique des droits autochtones, incluant des titres autochtones, sur une grande partie de l'est du Québec et de l'ouest du Labrador, y compris du territoire dans la zone du projet qui est partagé avec Uashat (Figure 10.5).

Alderon est consciente que les revendications de la Nation Innu de Matimekush-Lac John de droits et de titres autochtones au Labrador et au Québec, incluant la zone de la mine Kami et le terminal Kami, n'ont pas été réglées. Alderon est engagée à travailler collaborativement et constructivement avec le la Nation Innu de Matimekush-Lac John afin d'établir des relations à long terme réciproquement avantageuses sur la durée de vie du projet et à répondre aux préoccupations de la communauté.

Conformément à l'objectif de commencer l'implication dès le début, les efforts d'Alderon à impliquer la Nation Innu de Matimekush-Lac John ont débuté le 12 janvier 2011 avant l'inscription du projet et ils se poursuivent depuis lors. Ces efforts comprennent des programmes d'échange d'information, d'implication communautaire, d'identification et d'évaluation des effets du projet sur l'utilisation du territoire et des ressources à des fins traditionnelles et des discussions des mesures d'atténuation, le cas échéant.

Alderon a rencontré le chef et les membres du conseil de bande à plusieurs occasions pour discuter du projet, identifier les préoccupations et les enjeux et discuter du processus d'implication communautaire dans le cadre du processus d'ÉE. Des offres ont été faites à plusieurs reprises pour rencontrer la communauté pour discuter du projet, mais à ce jour la rencontre n'a pas eu lieu en raison de difficultés de programmation. Alderon a fourni à la Nation Innu de Matimekush-Lac John de la documentation concernant le projet, y compris l'inscription du projet et les documents connexes, des copies des demandes de permis, ainsi que de l'information sur le projet concernant les occasions d'emploi, de formation et d'affaires, et elle a offert de rencontrer les dirigeants et les membres de la communauté pour en discuter.

Alderon a offert d'impliquer la Nation Innu de Matimekush-Lac John au moyen d'arrangements formels appuyés par des offres de financement de capacité. Dans le cadre de cette offre, Alderon a proposé de fournir à la Nation Innu de Matimekush-Lac John du financement pour recueillir des données relatives à l'utilisation traditionnelle du territoire et des ressources et aux connaissances traditionnelles. À l'origine, cette offre a été faite conjointement à la bande Innu Uashat mak Mani-Utenam et à la Nation Innu de Matimekush-Lac John puisque les deux communautés avaient accepté de travailler ensemble étant donné la zone commune de leurs revendications. Par la suite, les deux communautés ont exprimé un intérêt à travailler séparément. Alderon a renouvelé les offres d'implication communautaire pour mener l'étude sur l'utilisation traditionnelle du territoire et des ressources à la Nation Innu de Matimekush-Lac John le 7 mars 2012. Les résultats de cette collecte de données serviraient à augmenter la compréhension d'Alderon des effets possibles du projet sur l'utilisation actuelle du territoire et des ressources à des fins traditionnelles par la Nation Innu de Matimekush-Lac John et à

formuler des mesures d'atténuation, au besoin. Nous n'avons reçu aucune réponse à cette offre.

Alderon a offert de conclure une entente afin de fournir un cadre qui permettrait à Alderon et à la Nation Innu de Matimekush-Lac John de travailler ensemble avec l'intention d'établir des relations à long terme réciproquement avantageuses, collaboratives et productives. Le 11 avril 2012, Alderon a fourni à la Nation Innu de Matimekush-Lac John un accord-cadre préliminaire qui fournirait un processus pour l'implication continue de la communauté et qui établirait le mandat pour la négociation d'une entente sur les répercussions et avantages afin d'aborder toutes les phases du projet. Une entente sur les avantages résoudrait les questions d'emploi, d'occasions d'affaires et de gestion de l'environnement. Elle permettrait aussi à Alderon de répondre aux préoccupations de la communauté. Bien que la Nation Innu de Matimekush-Lac John n'ait pas répondu directement à cette offre, elle a exprimé la volonté d'entreprendre des négociations. Alderon demeure engagée à poursuivre ses efforts d'implication de la Nation Innu de Matimekush-Lac John.

Les préoccupations soulevées par la Nation Innu de Matimekush-Lac John relativement au projet dans son ensemble sont résumées à la section 10.3.4 et à la Figure 10.10 du Volume 1 de l'ÉIE. Les préoccupations et les commentaires identifiés lors de l'implication des groupes autochtones sont résumés à la section 10.8 du Volume 1 de l'ÉIE et dans chaque chapitre sur les CEV du Volume 1.

La Nation Innu de Matimekush-Lac John n'a pas identifié de préoccupations concernant le terminal Kami.

Un aperçu des activités d'implication réalisées avec la Nation Innu de Matimekush-Lac John est présenté au Tableau 10.6.

Tableau 10.6 Résumé des activités d'implication auprès de la Nation Innu de Matimekush-Lac John

Date	Activité	Participant(s)	Résumé
Avant l'inscription du projet			
12 janvier 2011	Lettre	Chef	Présentation d'Alderon et de détails sur l'entreprise, l'équipe de direction et le projet d'exploration 2011. Présentation d'une offre de discuter de toute question ou préoccupation présente.
19 janvier 2011	Appel téléphonique	Chef	Programmation d'une rencontre pour présenter de l'information sur le projet.
26 janvier 2011	Rencontre	Chef, conseil de bande	Présentation du promoteur et du projet, expression des préoccupations et enjeux préliminaires et définition des prochaines étapes du processus.
22 février 2011	Lettre	Chef	Présentation d'une mise à jour sur le programme d'exploration.
31 août 2011	Lettre	Chef	Présentation d'une mise à jour sur le projet.
Après l'inscription du projet			
24 octobre 2011	Appel téléphonique	Chef	Demande d'une rencontre pour discuter du projet.
9 novembre 2011	Lettre	Chef	Proposition d'une rencontre le 30 novembre 2011.
30 novembre 2011	Courriel	Chef	Confirmation d'une rencontre programmée le 6 décembre 2011.
6 décembre 2011	Rencontre	Chef	Présentation d'information au sujet de l'entreprise, du projet et du processus d'ÉE. Discussion du processus d'implication communautaire.
13 décembre 2011	Courriel	Avocat	Demande de rencontre avec le conseil de bande et des membres de la communauté pour fournir de l'information sur le projet et le processus d'ÉE.
21 décembre 2011	Courriel	Avocat	Discussion d'une rencontre possible avec le conseil de bande et la communauté le 17 janvier 2012.
Avant la soumission de l'ÉIE			
10 janvier 2012	Courriel	Avocat	Demande de confirmation de la rencontre possible entre le 16 et le 18 janvier 2012.
13 janvier 2012	Lettre	Chef	Confirmation du but de la rencontre proposée pour le 17 janvier 2012. Le principal objectif serait de discuter de l'implication communautaire et d'établir les étapes suivantes et les activités portant sur l'utilisation du territoire dans la zone du projet et d'identifier les préoccupations et enjeux.

Date	Activité	Participant(s)	Résumé
16 janvier 2012	Courriel	Avocat	Réception d'un avis de la part de la Nation Innu de Matimekush-Lac John que la rencontre du 17 janvier devait être reportée au 30 janvier 2012.
19 janvier 2012	Appel téléphonique	Avocat	Confirmation de la date d'une rencontre avec le conseil de bande le 31 janvier 2012.
31 janvier 2012	Rencontre	Chef, conseil de bande	Présentation d'information sur le projet et discussion du processus d'implication communautaire. Les préoccupations de la bande concernant le projet ont également fait l'objet de discussions. Le conseil de bande a accepté qu'Alderon organise une rencontre communautaire.
27 février 2012	Lettre	Chef	Demande d'une rencontre communautaire pour présenter de l'information sur le projet et pour répondre aux questions et préoccupations.
7 mars 2012	Lettre	Chef	Déclaration de l'engagement à impliquer la Nation Innu de Matimekush-Lac John dans l'ensemble du processus d'ÉE afin de présenter de l'information sur le projet aux membres de la communauté et d'obtenir une meilleure compréhension des intérêts, des valeurs, des préoccupations, des activités d'utilisation du territoire et des ressources, des connaissances traditionnelles et des enjeux.
20 mars 2012	Lettre	Chef	Expression de l'engagement à impliquer la communauté dans le projet dans le cadre du processus d'ÉE. Engagement à envoyer un accord d'implication communautaire préliminaire comme étape suivante.
12 avril 2012	Courriel	Chef	Envoi d'un accord d'implication communautaire préliminaire aux fins de discussion. Suggestion de rencontre pour discuter de l'accord.
7 juin 2012	Lettre	Chef	Présentation d'une demande préliminaire de permis d'Approbation d'exploration et avis de travaux d'exploration minière planifiée, d'une carte et d'une note explicative. Le nom d'une personne-ressource qui pourra fournir de l'information supplémentaire et répondre aux questions a été donné. Offre d'une rencontre communautaire pour discuter de la demande de permis et présenter une mise à jour sur le projet. Les mêmes documents ont été télécopiés le 8 juin 2012.
14 juin 2012	Rencontre	Avocat	Discussion de la programmation d'une rencontre communautaire durant l'été et le processus pour l'amorce des négociations de l'accord.
21 juin 2012	Courriel	Avocat	Suggestion d'une rencontre communautaire en août.

Date	Activité	Participant(s)	Résumé
3 juillet 2012	Lettre	Chef	Suggestion d'une rencontre pour fournir des informations relatives au projet, y compris des informations concernant le processus d'ÉE afin de préciser les problèmes et les préoccupations de la communauté et discuter des activités actuelles d'utilisation du territoire et des ressources dans la zone du projet. La lettre réitère aussi l'intérêt d'Alderon à lancer les négociations sur une entente sur les avantages le plus tôt possible et demande aussi une rencontre avec le chef et le conseil de bande pour discuter de l'accord-cadre soumis en avril 2012. La lettre répète qu'Alderon demeure engagée à poursuivre ses efforts d'implication de la Nation Innu Matimekush-Lac John.
10 juillet 2012	Courriel	Avocat	Courriel de suivi auprès de l'avocat d'Alderon concernant la programmation de la rencontre pour présenter la mise à jour sur le projet, et discuter du processus d'ÉE et des préoccupations de la communauté.

10.3.5 Nation Naskapi de Kawawachikamach

La NNK est constituée d'une seule réserve près de Schefferville, Québec, à environ 240 km au nord de la zone de la mine Kami. La NNK a signé un accord de revendication territoriale avec le Québec, dans le cadre de la Convention du Nord-Est québécois en 1978. La NNK a également présenté une revendication d'une partie du Labrador occidental et central, y compris la zone du projet (Figure 10.6). Cette revendication n'a pas été acceptée pour la négociation par le Canada ou Terre-Neuve et Labrador et demeure en suspens.

Alderon est consciente que bien que les revendications à des droits et titres autochtones de la NNK au Québec aient été réglés, celles du Labrador ne le sont pas. Alderon est donc engagée à travailler collaborativement et constructivement avec la NNK afin d'établir des relations à long terme réciproquement avantageuses sur la durée de vie du projet et à répondre aux préoccupations de la communauté relativement au projet.

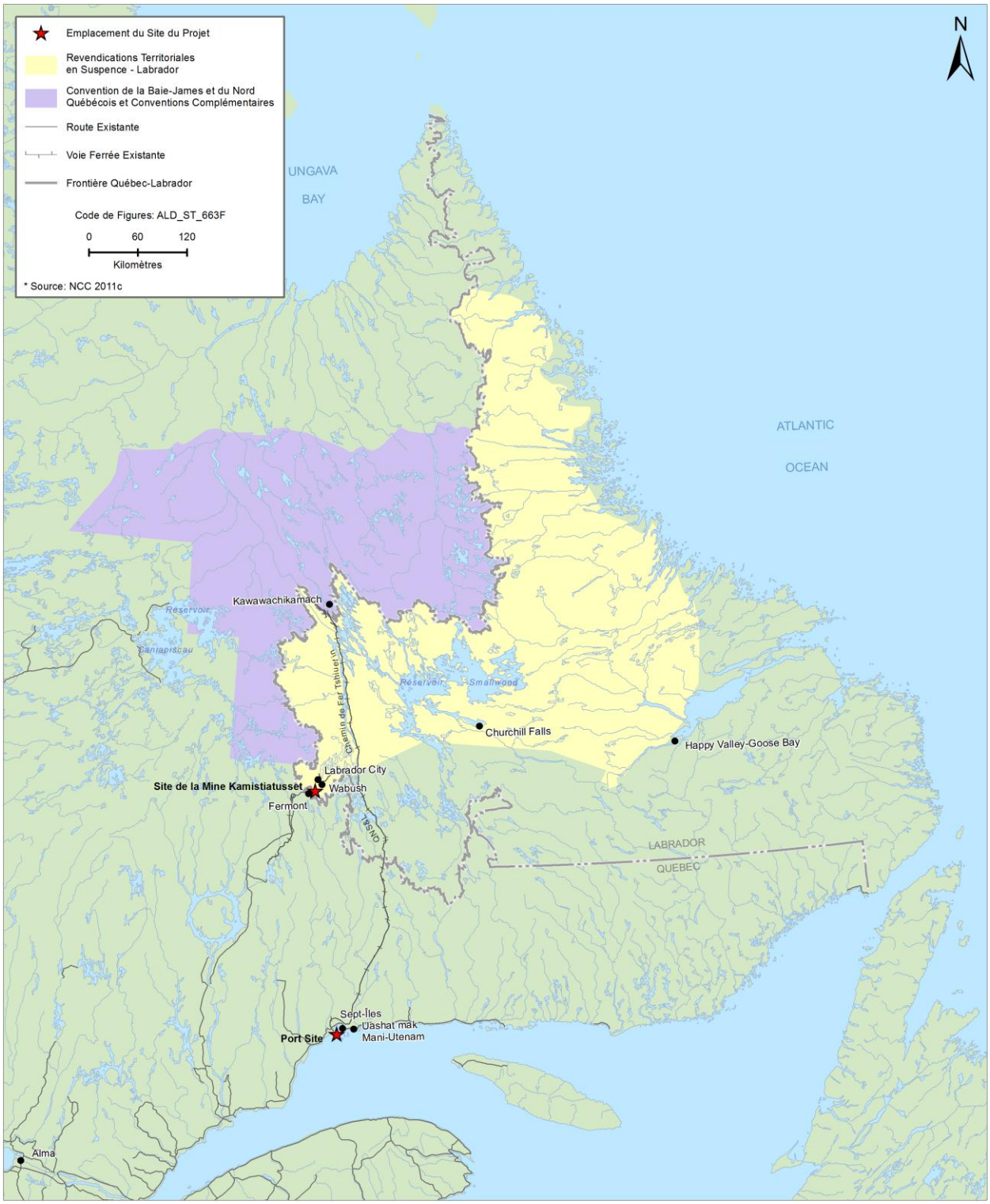
Conformément à l'objectif de commencer l'implication dès le début, les efforts d'Alderon à impliquer la NNK ont débuté le 12 janvier 2011 avant l'inscription du projet et ils se poursuivent depuis lors. Ces efforts comprennent des programmes d'échange d'information, d'implication communautaire, d'identification et d'évaluation des effets du projet sur l'utilisation du territoire et des ressources à des fins traditionnelles et des discussions des mesures d'atténuation, le cas échéant.

Alderon a rencontré le chef, des membres du conseil de bande et des conseillers de la NNK pour discuter du projet, du processus d'ÉE et de la meilleure méthode d'implication communautaire. Elle a également eu une rencontre avec la communauté afin de présenter de l'information sur le projet et de discuter des préoccupations et des enjeux de la communauté. Alderon a fourni à la NNK de l'information au sujet du projet, incluant de la documentation sur le projet, de l'information sur l'entreprise et des copies des demandes de permis. Elle a également offert de rencontrer le chef et le conseil de bande pour en discuter.

Une rencontre avec la communauté pour discuter du projet, du processus d'ÉE et des préoccupations de la communauté a eu lieu à Kawawachikamach en janvier 2012. En 2012, Alderon a offert de rencontrer la communauté à nouveau dans le cadre du processus d'ÉE, mais elle n'a pas reçu de réponse à son offre.

Le 7 mars 2012, Alderon a offert d'impliquer la NNK dans la conclusion d'accords de collaboration formels appuyés par des offres de financement de capacité qui faciliteraient l'échange d'information et qui aideraient à identifier et à comprendre les intérêts, valeurs et préoccupations de la NNK. Dans le cadre de cette offre, Alderon s'est également engagée à fournir à NNK de financer la consolidation de l'information sur les activités d'usage du territoire et des ressources dans la zone de la mine Kami et les connaissances traditionnelles. Les résultats de cet exercice pourraient servir à augmenter la compréhension d'Alderon des effets possibles du projet sur l'utilisation actuelle du territoire et des ressources à des fins traditionnelles dans l'ouest du Labrador et à identifier les préoccupations de la communauté et à y répondre. Un conseiller de la NNK a présenté l'offre d'Alderon au conseil de bande afin d'établir si l'approche proposée était acceptable à la communauté. Aucune réponse n'a été reçue de la NNK quant à l'acceptabilité de cette offre.

Figure 10.6 Territoire revendiqué au Labrador par la Nation Naskapi de Kawawachikamach



Les préoccupations soulevées par la NNK relativement au projet dans son ensemble sont résumées à la section 10.3.5 et à la Figure 10.12 du chapitre 10 du Volume 1 de l'ÉIE. Les préoccupations et les commentaires identifiés lors de l'implication des groupes autochtones sont résumés à la section 10.8 du Volume 1 de l'ÉIE et dans chaque chapitre sur les CEV du Volume 1.

La NNK n'a pas identifié de préoccupations concernant le terminal Kami.

Un aperçu des activités d'implication réalisées auprès de la NNK est présenté au Tableau 10.7.

Tableau 10.7 Résumé des activités d'implication auprès de la Nation Naskapi de Kawawachikamach

Date	Activité	Participant(s)	Résumé
Avant l'inscription du projet			
19 janvier 2011	Appel téléphonique	Chef	Accusé-réception de la lettre.
22 février 2011	Lettre	Chef	Envoi d'une mise à jour sur le programme de forage de l'hiver 2011 et déclaration de l'engagement à établir et entretenir la communication continue avec la communauté.
22 février 2011	Lettre	Chef	Envoi d'une mise à jour sur le programme.
31 août 2011	Lettre	Chef	Envoi d'une mise à jour sur le programme.
1er septembre 2011	Lettre	Chef	Présentation d'Alderon et de détails au sujet de l'entreprise, de l'équipe de direction et du projet d'exploration de 2011, et offre de discuter de toute question ou préoccupation.
Après l'inscription du projet			
24 octobre 2011	Appel téléphonique	Chef, directeur général	Message confirmant la réception des documents d'inscription du projet et discussion de l'intérêt pour la rencontre.
2 novembre 2011	Appel téléphonique	Directeur général	Confirmation de la réception des documents d'inscription du projet et discussion de l'intérêt pour la rencontre.
9 novembre 2011	Lettre	Chef, directeur général	Proposition de rencontrer le conseil de bande le 29 novembre 2011 pour présenter de l'information sur le projet.
14 novembre 2011	Courriel	Directeur général	Discussion de la rencontre avec le conseil de bande en novembre 2011.
17 novembre 2011	Rencontre	Directeur général, conseiller, conseiller général	Présentation d'un aperçu du projet et des activités d'exploration proposées. Discussion du processus d'implication communautaire.
18 novembre 2011	Courriel	Directeur général, conseiller, conseiller général	Suivi de la rencontre du 17 novembre et envoi d'une copie de la présentation et de l'organigramme du processus d'ÉE.
29 novembre 2011	Courriel	Directeur général, conseiller, conseiller général	Suivi de la rencontre du 17 novembre et réponse aux questions soulevées lors de la rencontre.
Avant la soumission de l'ÉIE			
5 décembre 2011	Courriel	Directeur général, conseiller général	Discussion de la rencontre avec le conseil et la communauté à Kawawachikamach la semaine du 23 janvier 2012.
10 janvier 2012	Appel téléphonique	Conseiller général	Confirmation des rencontres avec le conseil de bande et la communauté le lundi 23 janvier 2012.

Date	Activité	Participant(s)	Résumé
11 janvier 2012	Courriel	Conseiller général	Envoi d'un avis préliminaire de rencontre pour la revue et la traduction en Naskapi par la NNK.
12-17 janvier 2012	Courriels	Conseiller général	Série de courriels pour finaliser la logistique de la rencontre avec la communauté, y compris les arrangements pour la traduction en Naskapi, ainsi que l'interprétation durant la présentation.
23 janvier 2012	Rencontre	Chef adjoint, chef, conseiller général, deux membres du conseil, coordinateur de la formation et de l'emploi, Atmacinta / expert-conseil financier	Présentation d'information au sujet du projet, réception de retour d'information du conseil de bande au sujet du projet et identification des préoccupations pertinentes au conseil de bande et à la communauté.
23 janvier 2012	Rencontre avec la communauté	Chef, conseiller général, interprète, environ 45 membres de la communauté	Présentation d'information au sujet avec interprétation en Naskapi, réception de retour d'information et identification des préoccupations pertinentes à la communauté.
25 janvier 2012	Courriel	Conseiller général, interprète	Demande de visite du bureau du conseil de bande le 1er février 2012 pour consulter les cartes de la Naskapi Development Corporation.
9 février 2012	Courriel	Conseiller général	Demande d'information sur l'utilisation du territoire de la NNK à la suite des rencontres du 23 janvier.
7 mars 2012	Lettre	Chef, conseiller général	Déclaration d'engagement à impliquer la NNK dans l'ensemble du processus d'ÉE.
8 mai 2012	Appel téléphonique	Conseiller général	Confirmation de l'état de l'intérêt de la communauté à conclure un accord d'implication communautaire. Informé que le sujet serait porté devant le conseil de bande en mai, mais la réunion a été reportée au 11 juin.
7 juin 2012	Lettre	Chef	Présentation d'une lettre d'introduction, d'une demande préliminaire de permis d'Approbation d'exploration et avis de travaux d'exploration minière planifiée, d'une carte et d'une note explicative. Lettre contenant le nom de la personne-ressource qui fournira de l'information et répondre aux questions liées à la demande de permis. Offre d'organiser une rencontre communautaire pour discuter de la demande de permis et présenter une mise à jour sur le projet. Mêmes documents télécopiés le 8 juin 2012.

10.4 Consultation publique

Alderon a également impliqué plusieurs parties prenantes depuis l'acquisition de la propriété Kami. L'approche d'Alderon à la consultation publique est d'établir et de maintenir un dialogue transparent et respectueux avec toutes les parties intéressées durant le processus d'ÉE. Conformément à sa *Politique sur les relations communautaires* (section 1.1.1), Alderon reconnaît l'importance de fournir de l'information sur le projet en temps opportun et d'écouter et de répondre aux préoccupations des parties prenantes. Les sous-sections ci-dessous comprennent une description des parties prenantes, des activités de consultation et les préoccupations propres au terminal Kami soulevées lors de ses activités, ainsi que les réponses d'Alderon à ces préoccupations.

10.4.1 Parties prenantes publiques

La liste des parties prenantes publiques participantes comprend les résidents des communautés de Labrador City, de Wabush, de Fermont et de Sept-Îles. L'emplacement de ces communautés relativement au projet est montré à la Figure 10.7. Alderon a organisé des séances d'information publique dans les communautés de Labrador City, de Wabush, de Fermont et de Sept-Îles. Alderon a également impliqué d'autres parties prenantes potentiellement touchées ou intéressées hors de ces régions, incluant les organismes et ministères provinciaux et fédéraux, des organismes non gouvernementaux (ONG), des organismes de développement économique et des utilisateurs et pourvoyeurs d'activités de plein air. Ces parties prenantes sont énumérées au Tableau 10.8.

Figure 10.7 Zone de relations communautaires pour la consultation publique

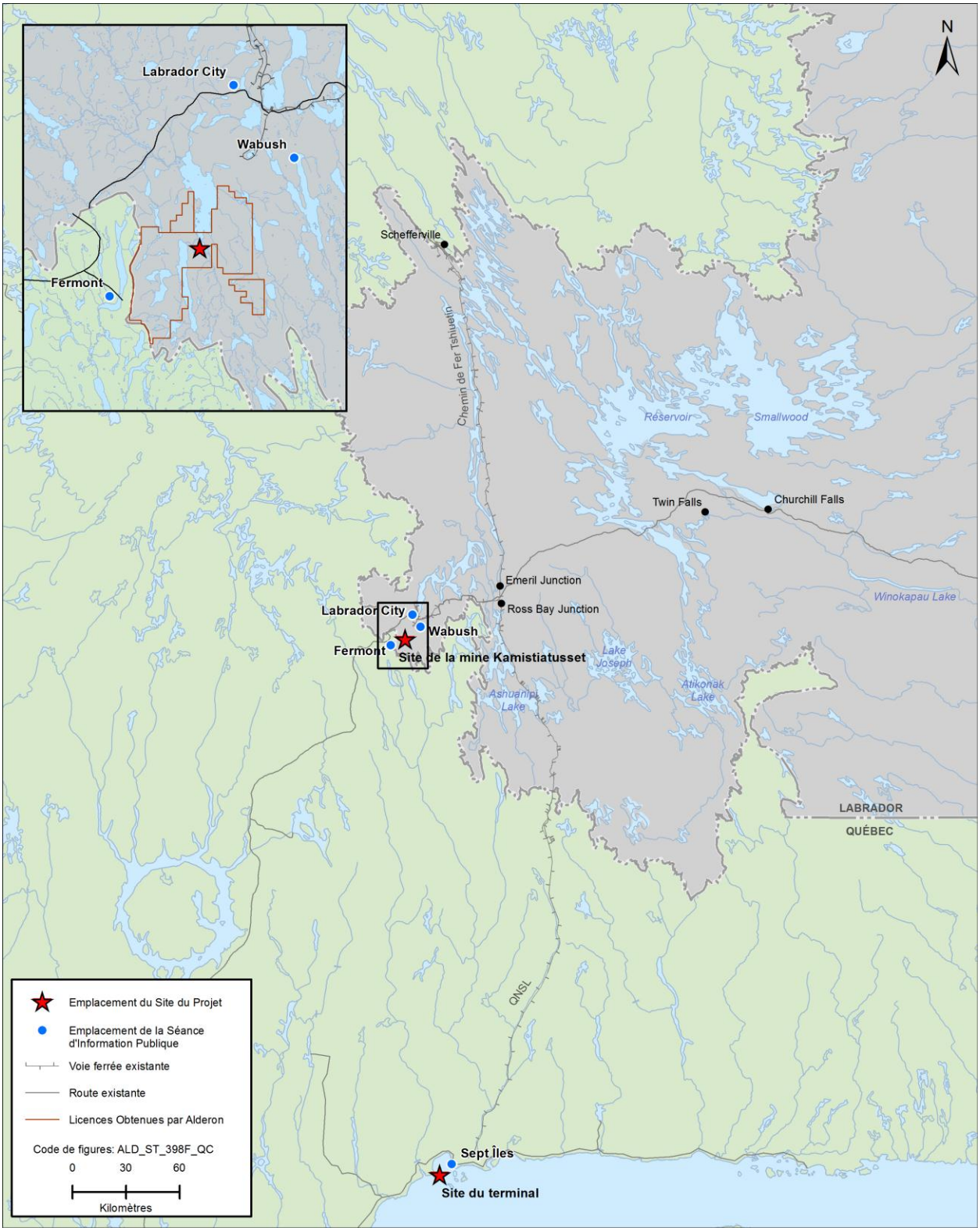


Tableau 10.8 Parties prenantes identifiées pour le programme de consultation de l'Étude d'impact sur l'environnement

Catégorie	Sous-catégorie	Partie prenante
Gouvernement	Gouvernement de Terre-Neuve et Labrador (NL)	• Conseil exécutif • DAES (Department of Advanced Education and Skills) • DOEC (Department of Environment and Conservation) • DGSL (Department of Government Services and Lands) • DHCS (Department of Health and Community Services) • DIBRD (Department of Innovation, Business and Rural Development) • DOJ (Department of Justice) • DOMA (Department of Municipal Affairs) • DNR (Department of Natural Resources) • DTCR (Department of Tourism, Culture and Recreation) • IGAA (Intergovernmental and Aboriginal Affairs) • Provincial Archaeology Office • Rural Secretariat, Labrador Region • Women's Policy Office
	Gouvernement fédéral	• Affaires autochtones et développement du nord Canada (AADNC) • Agence de promotion économique du Canada atlantique (APECA) • Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACEE) • Office des transports du Canada (OTC) • Environnement Canada (EC) • Pêches et Océans Canada (MPO) • Bureau de gestion des grands projets (BGGP) • Bureau du Conseil privé • Transport Canada • Port de Sept-Îles
	Gouvernement du Québec	• Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) • Ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF) • Secrétariat aux affaires autochtones (SAAA)
Municipalités	Municipalités Terre-Neuve et Labrador	• Town of Wabush • Town of Labrador City
	Municipalités du Québec	• Ville de Fermont • Ville de Sept-Îles

Catégorie	Sous-catégorie	Partie prenante
Groupes communautaires	Environnement	• Conseil régional de l'environnement de la Côte-Nord • Corporation de protection de l'environnement de Sept-Îles • Le Mouvement citoyen de Fermont
	Développement économique	• CLD Caniaspicau • Conseil de développement économique d'Uashat mak Mani-Utenam • Hyron Regional Economic Development Board • Labrador West Chamber of Commerce • Labrador West Employment Corporation • Labrador West Tourism Corporation • Newfoundland and Labrador Organization of Women Entrepreneurs (NLOWE) • Town of Labrador City Economic Development Department • Women in Resource Development Corporation
	Pourvoyeurs et loisir	• Propriétaires de chalets • Newfoundland and Labrador Outfitters Association • White Wolf Snowmobile Club
	Éducation, services sociaux et de santé	• College of the North Atlantic • CSSS de L'Hématite • Labrador Grenfell Health • Labrador Institute Memorial University, Labrador West Campus • Labrador West Status of Women • Labrador West Aboriginal Friendship Association • Labrador School Board • Newfoundland and Labrador Housing Corporation • Provincial Advisory Council on the Status of Women • Royal Newfoundland Constabulary

10.4.2 Identification des préoccupations lors de la consultation publique et réponses

Un aperçu de toutes les préoccupations liées au terminal Kami est présenté à la Figure 10.8. Certaines des préoccupations les plus fréquemment soulevées comprennent :

- disponibilité de logements pour les travailleurs
- qualité de l'eau;
- poussière;
- beauté du paysage; et
- les effets cumulatifs sur les services communautaires et l'infrastructure.

Les préoccupations et les commentaires propres au terminal Kami identifiés lors des activités de consultation publique sont résumés à la section 10.8 et dans chaque chapitre sur les CEV. Les réponses aux questions et commentaires et l'endroit dans l'ÉIE où chaque préoccupation est abordée sont également inclus à cet endroit.

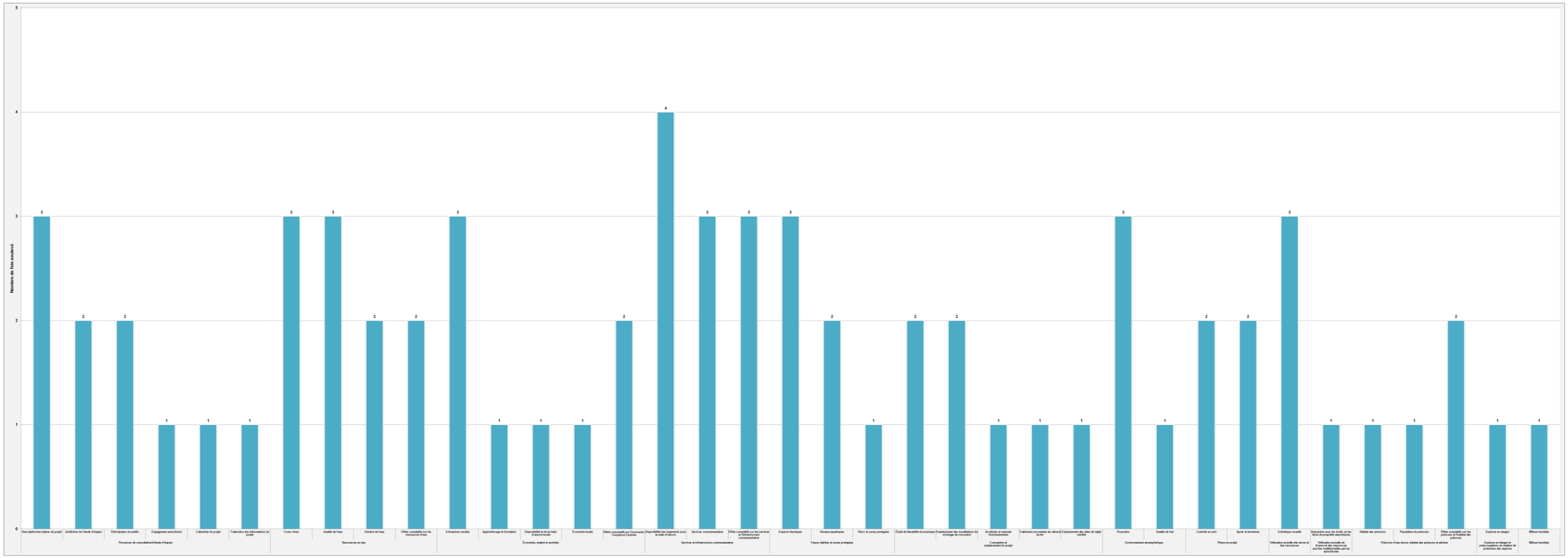
10.4.3 Activités de consultation publique

Les activités de consultation publique comprennent la communication d'information, la consultation générale des membres de la communauté et des rencontres avec des parties prenantes clés, le tout avec des occasions de fournir du retour d'information. Les activités de consultation particulières comprennent :

- La publication d'avis publics pour annoncer la rencontre avec les propriétaires de chalets, les séances d'information publique et le recensement des chalets qui ont eu lieu pour communiquer de l'information avec le grand public et ceux qui pourraient être potentiellement affectés par le projet.
- Un site Web pour le projet a été créé pour fournir de l'information sur le projet, la documentation sur l'ÉE, les avis et les documents de consultation. Une page permet aux parties prenantes de fournir des coordonnées et des commentaires.
- Des séances d'information publique ont eu lieu afin de fournir de l'information au grand public et à d'autres parties prenantes intéressées et de recevoir du retour d'information. Les séances comprenaient de l'information sur l'inscription du projet et le processus d'ÉE, incluant de l'information sur les études communautaires et environnementales et les effets potentiels. Des experts techniques et des représentants d'Alderon étaient présents aux kiosques pour entendre le retour d'information et répondre aux préoccupations des parties prenantes.
- Des rencontres avec les principales parties prenantes ont eu lieu pour informer ces parties prenantes de la conception du projet et des études liées à l'ÉIE, et pour cerner les préoccupations au sujet du projet qui pourraient être incluses dans l'ÉIE. Des séances ciblées ont permis d'explorer plus en détail des préoccupations particulières de parties prenantes.

Comme indiqué dans les lignes directrices de l'ÉIE, (ACEE et DOEC 2012), et en plus des activités de consultation et d'implication entreprises par le promoteur, plusieurs autres occasions de participation du public sont offertes par l'ACEE et le DOEC. Ces occasions incluent la présentation de documentation sur l'ÉE pour la revue par le public lors du développement de l'ÉIE et à la suite de sa soumission.

Figure 10.8 Fréquence des préoccupations soulevées lors des activités de consultation publique



10.5 Consultation publique et cadrage des préoccupations

Cette section comprend la documentation de toutes les activités de consultation réalisées par Alderon auprès du grand public et des conseils et du personnel municipaux des communautés de Labrador City, Wabush, Fermont et Sept-Îles, incluant l'information suivante :

- un résumé des activités réalisées, y compris le type d'événement, la date, les participants, l'information présentée et les méthodes de retour d'information;
- les avis publics publiés pour les séances publiques conformément aux lignes directrices de l'ÉIE (ACEE et DOEC 2012);
- un tableau résumant les principales préoccupations identifiées dans chaque communauté; et
- un graphique à barres représentant le nombre de fois que chaque préoccupation a été soulevée.

Toutes les activités de consultation ont été réalisées sur le projet dans son ensemble. Les détails des activités de consultation réalisées auprès des parties prenantes principales, y compris les propriétaires de chalets, les organismes de développement économique, les organismes environnementaux et les organismes non gouvernementaux sont présentés à la section 10.5.5. Un dossier des activités de consultation réalisées par l'ACEE est fourni à la section 10.5.6. Des copies des documents présentés au public lors des activités de consultation, y compris les présentations, des feuillets d'information, des affiches, des cartes et des questionnaires sont inclus à l'Annexe L. Des copies de tous les avis publics publiés pour les séances publiques sont également incluses à l'Annexe L.

Les préoccupations soulevées par les parties prenantes relativement au terminal Kami sont présentées dans les sections qui suivent. Les préoccupations relatives au projet dans son ensemble sont présentées à la section 10.5 du chapitre 10 du Volume 1.

10.5.1 Ville de Sept-Îles

Activités de consultation

Un résumé de toutes les activités de consultation réalisées dans la communauté de la Ville de Sept-Îles est présenté dans le Tableau 10.9. Alderon a rencontré le maire de Sept-Îles le 16 mai 2012 pour discuter du projet. Une séance d'information publique a eu lieu le 16 mai 2012 pour présenter aux résidents de l'information au sujet du projet et pour connaître leurs préoccupations.

Tableau 10.9 Résumé des activités de consultation auprès de la Ville de Sept-Îles

Date	Activité	Participant(s)	Résumé
Avant la soumission de l'ÉIE			
18 octobre 2011	Lettre et colis	Maire de Sept-Îles	Livraison d'un colis contenant l'inscription du projet, les documents descriptifs et 10 brochures sur le projet. Occasion de faire la présentation du projet.
24 octobre 2011	Appel téléphonique	Maire de Sept-Îles	Appel et message offrant une rencontre pour discuter du projet.
22 février 2012	Courriel	Maire de Sept-Îles	Offre de rencontrer le maire pour présenter des informations sur le projet, répondre à ses questions et connaître ses préoccupations.
16 mai 2012	Rencontre	Maire de Sept-Îles	Présentation d'une mise à jour sur le projet et discussion de l'implication communautaire.
16 mai 2012	Séance d'information publique	Participation de 19 membres de la communauté	Présentation d'information sur le projet, réponse à des questions, retour d'information sur le projet et le processus d'ÉE.

Identification des préoccupations

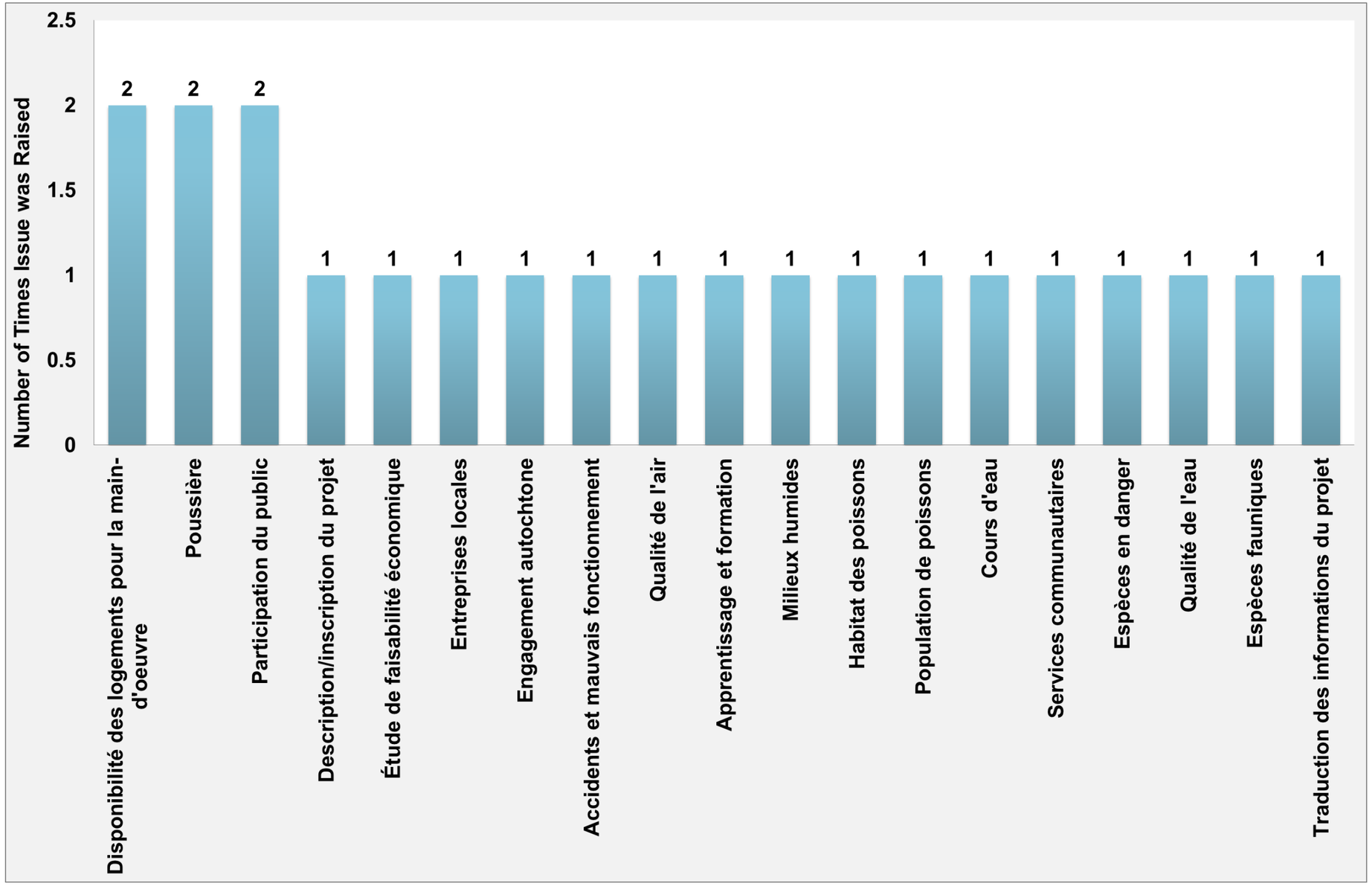
La Figure 10.9 présente un résumé de toutes les préoccupations soulevées par les parties prenantes de Sept-Îles durant la préparation de l'ÉIE. Ces préoccupations sont également incluses dans la Section 10.5.4 du chapitre 10 du Volume 1 de l'ÉIE. Les préoccupations et les commentaires soulevés lors des activités de consultation publique sont résumés à la section 10.8 et dans chaque chapitre sur les CEV. Les réponses aux questions et commentaires et l'endroit dans l'ÉIE où chaque préoccupation est abordée sont également inclus à cet endroit.

Durant les activités de consultation, les participants ont soulevé la disponibilité de logement pour les travailleurs comme étant une préoccupation. Il y a une pénurie de logements à Sept-Îles et il y a des préoccupations que le terminal Kami augmentera la pression sur l'infrastructure existante. Les participants ont indiqué qu'il serait important que les entreprises locales puissent participer au processus d'approvisionnement durant la construction et l'exploitation. Il est recommandé d'établir un comité avec des parties prenantes de la communauté des affaires locale. On a aussi demandé que l'Étude d'impact soit traduite en français.

Les effets sur les ressources en eau sont également une préoccupation. Les participants ont indiqué que plusieurs entreprises en exploitation actuellement dans la région ont déversé des eaux usées dans la baie. Ils ont déclaré qu'Alderon ne devrait pas poursuivre cette pratique. Un participant voulait savoir si les eaux usées seraient traitées selon les normes règlementaires ou si l'eau déchargée répondrait aux critères actuels de qualité de l'eau dans la baie. Les mesures d'atténuation pour éviter l'eau rouge devraient être décrites. On se préoccupe que le terminal Kami pourrait affecter les habitats de poisson dans le ruisseau à la Baleine, que les vibrations causées par le trafic ferroviaire affecteraient l'habitat de ponte du saumon dans la rivière Nipississ. Une autre préoccupation est l'effet sur les oiseaux migrateurs et les espèces en péril.

Les effets cumulatifs sur la qualité de l'air de multiples industries sont une préoccupation. On a demandé de l'information sur la manière dont seront menées l'évaluation des effets cumulatifs et la surveillance de la qualité de l'air. Les participants ont indiqué qu'il pourrait y avoir des effets résultants de la production de poussière associée au transbordement de matière des wagons aux navires et au déblayage de roc. Les mesures de contrôle de la poussière devraient être identifiées.

Figure 10.9 Fréquence des préoccupations soulevées par les participants de Sept-Îles



Résumé de la séance d'information publique

Une séance d'information publique a eu lieu le 16 mai 2012 de 15 h à 21 h au *Carrefour la Baie* à Sept-Îles. Les objectifs de la séance étaient de fournir aux résidents de l'information sur le projet et l'ÉIE et de connaître leurs préoccupations. Un avis de séance d'information publique a été publié dans *Le Nord-Côtier* et *Le Nord-Est* les 2 et 9 mai 2012. Une publicité télévisée a également été diffusée sur TVCOGECO du 7 au 16 mai 2012, 5 ou 6 fois par jour. Des avis ont également été publiés au bureau de poste et à l'hôtel de ville de Sept-Îles le 7 mai 2012.

Les résidents étaient invités à s'inscrire à leur arrivée; 17 personnes se sont inscrites et 4 ont rempli un questionnaire avant de partir. Les participants étaient invités à faire le tour de la salle qui contenait des affiches d'information et un modèle virtuel en 3D du terminal Kami installés à quatre postes (accueil, environnement, communauté et projet). Des représentants et des experts techniques d'Alderon étaient présents pour répondre aux questions et noter les préoccupations. En quittant la séance d'information publique, les participants se sont fait remettre un questionnaire pour donner un retour d'information concernant la séance d'information publique et le projet en général.

Le questionnaire demandait : « L'information présentée était-elle utile pour expliquer la mine de fer Kami proposée? » Les choix de réponse étaient : « pas utile du tout », « pas très utile », « relativement utile » et « très utile », suivi d'un espace pour énumérer des améliorations et fournir de l'information supplémentaire concernant la réponse choisie. Seulement deux questionnaires remplis avaient une réponse à cette question; les réponses étaient que l'information présentée était relativement utile et très utile.

La seconde et la troisième question demandait aux répondants : « Quelles sont selon vous les préoccupations importantes concernant la mine de fer Kami? » et « Quelles mesures croyez-vous qu'Alderon devrait prendre pour répondre à ces préoccupations? » Les préoccupations importantes soulevées par les participants, verbalement et dans le questionnaire, étaient l'implication auprès des communautés et entreprises locales, et les préoccupations au sujet des effets potentiels sur l'environnement (c.-à-d. l'air et l'eau).

La quatrième question demandait aux participants : « À quel point êtes-vous satisfait du développement de la mine de fer Kami tel que proposé? » Les choix de réponse étaient : « très insatisfait », « insatisfait », « neutre », « satisfait » et « très satisfait » avec de l'espace pour des commentaires. Les répondants ont indiqué qu'ils étaient satisfaits et très satisfaits.

La dernière partie du questionnaire permettait aux participants de fournir un retour d'information au sujet de la séance d'information publique et sur le projet. Ici les répondants ont complimenté la manière dont le projet avait été développé jusqu'à présent, particulièrement sur le plan des mesures prises pour minimiser la poussière et les effets sur l'eau qui sont déjà intégrées à la conception du projet.

10.5.2 Town of Labrador City

Activités de consultation

Tout au long du processus d'ÉE, Alderon a travaillé avec la ville de Labrador City pour ternir la municipalité et ses résidents informés du progrès du projet, pour répondre aux préoccupations et pour recevoir du retour d'information. Les activités de consultations ont été amorcées avant l'inscription du projet avec des rencontres avec le service de développement économique de Labrador City, le conseil municipal et un membre de la communauté afin d'offrir de l'information préliminaire à propos du projet. À la suite de l'inscription du projet, une rencontre a eu lieu avec le conseil municipal pour fournir de l'information supplémentaire au sujet du projet, répondre aux questions et cerner les préoccupations.

Durant la phase de consultation préalable à la soumission de l'ÉIE, une autre rencontre a eu lieu avec le conseil municipal pour discuter des préoccupations et des activités de consultation. Une séance d'information publique a eu lieu le 14 mars 2012 pour présenter aux résidents de l'information au sujet du projet et pour connaître leurs préoccupations. Après cet événement, Alderon a rencontré le conseil municipal à plusieurs reprises pour fournir des mises à jour sur le projet et discuter d'une stratégie de logement des travailleurs. Les discussions avec la ville de Labrador City se poursuivent.

Un résumé de toutes les activités de consultation réalisées avec la ville de Labrador City est présenté au Tableau 10.10.

Tableau 10.10 Résumé des activités de consultation auprès de la ville de Labrador City

Date	Activité	Participant(s)	Résumé
Avant l'inscription du projet			
20 juin 2011	Rencontre	Town of Labrador City Economic Development Corporation	Discussion des activités d'exploration et développement d'un plan d'action.
7 septembre 2011	Rencontre	Town of Labrador City et Town Council of Wabush	Présentation d'information sur le projet, discussion des propriétaires de chalets, des activités de consultation et de logement des travailleurs.
7 septembre 2011	Rencontre	Membre de la communauté	Discussion de la zone de conservation.
Après l'inscription du projet			
15 novembre 2011	Rencontre	Conseil municipal de Labrador City	Présentation d'une mise à jour sur le projet, discussion de l'inscription du projet et des activités d'exploration proposées, et réception de retour d'information.
Avant la soumission de l'ÉIE			
14 mars 2012	Rencontre	Conseil municipal de Labrador City	Discussion des politiques antidrogue, des codes de conduite, de la sécurité, de la circulation des hélicoptères, des propriétaires de chalets et des camps temporaires.
14 mars 2012	Séance d'information publique	Participation de 68 membres de la communauté	Présentation d'information sur le projet, réponse à des questions, retour d'information sur le projet et le processus d'ÉE.
29 mars 2012	Rencontre	Directeur et secrétaire de la ville de Labrador City	Présentation d'une mise à jour sur le projet et discussion d'une stratégie d'hébergement des travailleurs.
18 avril 2012	Rencontre	Directeur de la ville de Labrador City	Présentation d'une mise à jour sur le projet et discussion d'une stratégie d'hébergement des travailleurs.
30 avril 2012	Rencontre	Directeur de la ville, maire	Présentation d'une mise à jour sur le projet et discussion d'information au sujet de l'utilisation des chalets dans la zone du projet.

Identification des préoccupations

Les préoccupations soulevées par la ville de Labrador City relativement au projet dans son ensemble sont résumées à la section 10.5.1 du chapitre 10 du Volume 1 de l'ÉIE. Les participants de Labrador City n'ont soulevé aucune préoccupation au sujet du terminal Kami.

Résumé de la séance d'information publique

La séance d'information publique a eu lieu le 14 mars 2012 de 15 h à 21 h au Knights of Columbus Hall à Labrador City. Un total de 65 personnes se sont présentées et 21 ont rempli le questionnaire en sortant. L'avis de séance d'information publique a été publié dans le journal Aurora le 5 mars 2012. Un avis a aussi été affiché au bureau de poste et à l'hôtel de ville le 5 mars 2012.

Les participants étaient invités à s'inscrire à leur arrivée et Alderon a fait un présentation de l'information sur le projet à 16 h et à 19 h. Après la présentation, les participants étaient invités à faire le tour de la salle qui contenait des affiches d'information installées à quatre postes (accueil, environnement, communautés et projet). Des représentants et des experts techniques d'Alderon étaient présents pour répondre aux questions et noter les préoccupations. En quittant la séance d'information publique, les participants se sont fait remettre un questionnaire pour donner un retour d'information concernant la séance d'information publique et le projet en général.

Le questionnaire à la sortie de la séance d'information publique comptait quatre questions. La première question demandait : « L'information présentée était-elle utile pour expliquer la mine de fer Kami proposée? » Les choix de réponse étaient : « pas utile du tout », « pas très utile », « relativement utile » et « très utile », suivi d'un espace pour énumérer des améliorations et fournir de l'information supplémentaire. Les réponses à cette question sont résumées à la Figure 10.10. La majorité a trouvé que l'information présentée lors de la séance d'information publique était « très utile » ou « relativement utile ». La plupart des réponses « très utile » n'étaient accompagnées d'aucun commentaire; cependant quatre participants ont fait les commentaires suivants :

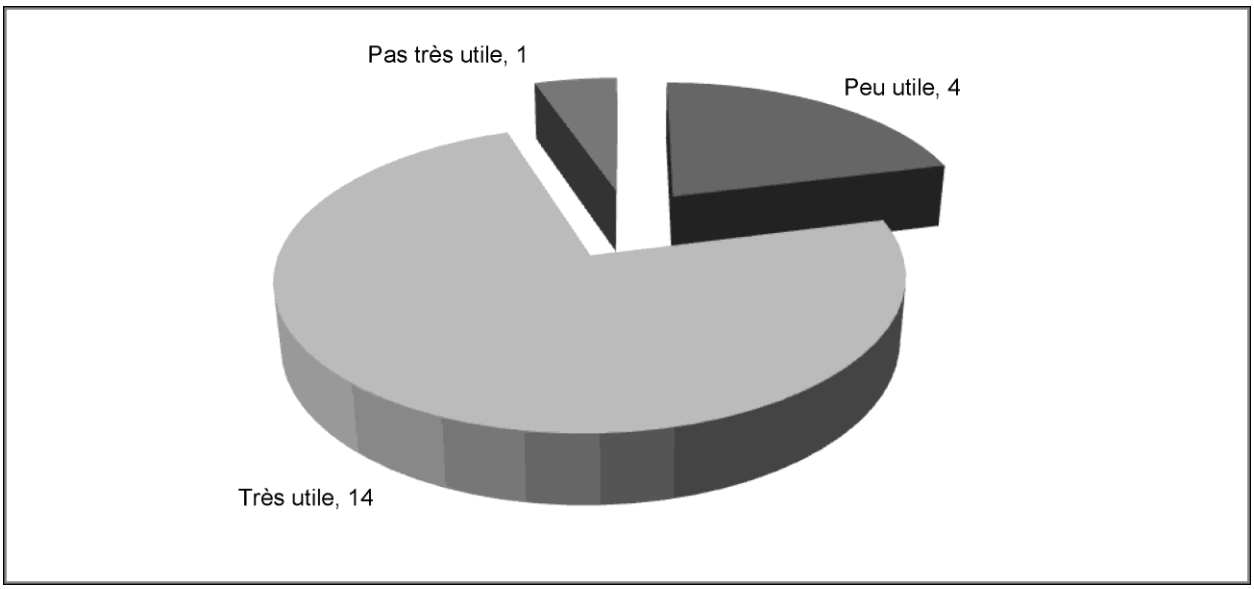
- La suggestion de lancer une page Facebook sur le projet.
- Impressionné par la séance publique et sur la manière dont les préoccupations ont fait l'objet d'une discussion positive.
- Besoin d'aborder les questions de logement pour les employés.
- Une demande de fournir plus de détails sur le système routier.

Il n'y avait qu'une seule réponse que l'information présentée n'était pas très utile. Ce répondant préfère les séances de discussion ouverte avec plus de chaises et une séance de questions et réponses.

La seconde et la troisième question demandait aux répondants : « Quelles sont selon vous les préoccupations importantes concernant la mine de fer Kami? » et « Quelles mesures croyez-

vous qu'Alderon devrait prendre pour répondre à ces préoccupations? » La majorité des participants ont soulevé l'environnement (y compris les milieux humides et la faune) comme étant une préoccupation importante. D'autres préoccupations incluaient les effets potentiels sur la communauté (y compris les incidences socio-économiques), les effets sur les propriétaires de chalets et le logement. Les répondants ont suggéré qu'Alderon pourrait aborder ces préoccupations en partageant continuellement de l'information et en impliquant les communautés.

Figure 10.10 Réponses de Labrador City à « L'information présentée était-elle utile pour expliquer la mine de fer Kami proposée? »



La quatrième question demandait aux participants : « À quel point êtes-vous satisfait du développement de la mine de fer Kami tel que proposé? » Les choix de réponse étaient : « très insatisfait », « insatisfait », « neutre », « satisfait » et « très satisfait » avec de l'espace pour des commentaires. Les réponses à cette question sont résumées à la Figure 10.11. La majorité des répondants étaient satisfaits ou très satisfaits du projet tel que proposé. La plupart de ceux qui se sentaient satisfaits ou très satisfaits n'ont pas ajouté de commentaires, mais ceux qui l'ont fait ont dit :

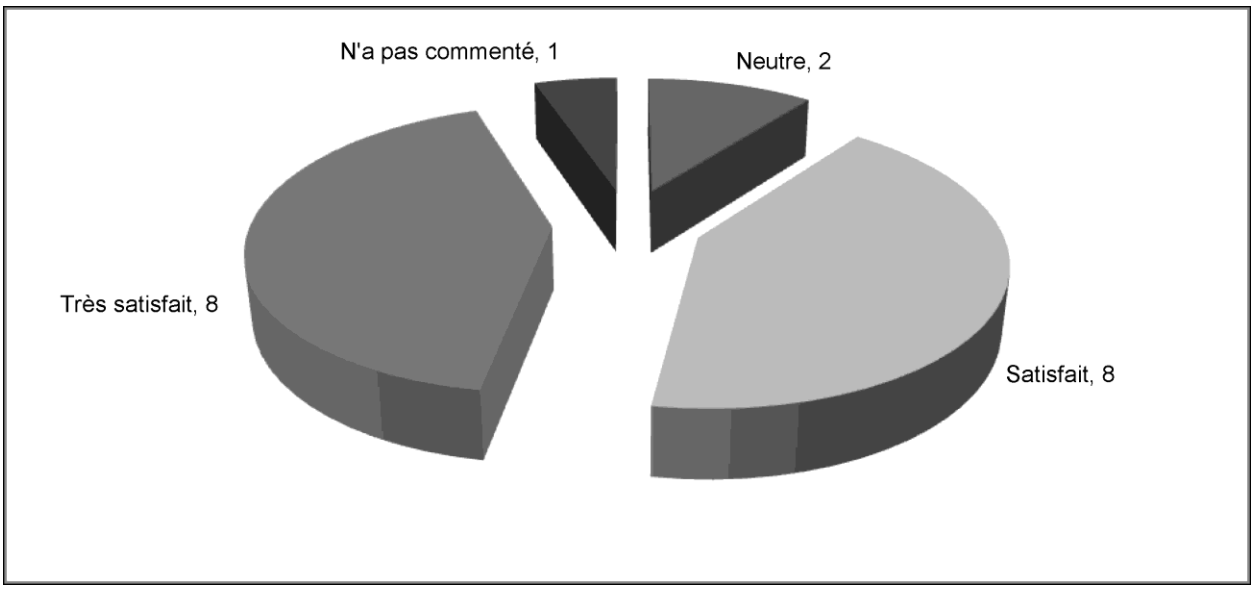
- Alderon suit la bonne approche envers l'environnement et la communauté; et
- excellente présentation.

Ceux qui se sont dits neutres au sujet du développement tel que proposé ont fait les commentaires suivants :

- ils se réservent le droit de changer leur opinion après avoir vu comment les préoccupations seront abordées; et
- ils sont préoccupés qu'il n'y ait aucun plan pour le stockage du mort-terrain qui servira à la restauration et les rejets ou la couverture de roc.

La dernière partie du questionnaire permettait aux participants de fournir un retour d'information au sujet de la séance d'information publique et sur le projet. Bien que plusieurs participants n'aient pas donné de retour d'information, plusieurs de ceux qui l'ont fait avaient des commentaires positifs sur la séance d'information publique. Des préoccupations ont également été exprimées au sujet des effets potentiels sur les chalets, des plans de restauration et l'augmentation de la circulation de poids-lourds en raison du projet. Ces préoccupations sont résumées ci-dessous.

Figure 10.11 Réponses de Labrador City à la question « À quel point êtes-vous satisfait du développement de la mine de fer Kami tel que proposé? »



10.5.3 Town of Wabush

Activités de consultation

Un résumé de toutes les activités de consultation réalisées dans la communauté de Wabush est présenté dans le Tableau 10.11. La première étape a été une rencontre avec le conseil municipal durant la phase avant l'inscription du projet. Cette rencontre a compris la présentation de la description préliminaire du projet et une discussion des effets potentiels. La seconde rencontre avec le conseil municipal de Wabush a eu lieu durant cette phase afin de présenter une mise à jour sur le projet. À la suite de cette rencontre, Alderon a rencontré la municipalité de Wabush pour discuter des effets potentiels sur les propriétaires de chalets dans la zone du projet.

Tableau 10.11 Résumé des activités de consultation auprès de la ville de Wabush

Date	Activité	Participant(s)	Résumé
Avant l'inscription du projet			
30 juin 2011	Rencontre	Conseil municipal de Wabush	Présentation d'une mise à jour sur le projet et plans de rencontres futures.
7 septembre 2011	Rencontre	Directeur de la ville, maire, maire adjoint, ville de Labrador City	Présentation d'information sur le projet et discussion.
8 septembre 2011	Rencontre	Directeur de la ville, agent d'application des règlements municipaux	Présentation d'une mise à jour sur les propriétaires de chalets.
Après l'inscription du projet			
24 octobre 2011	Courriel	Agent d'application des règlements municipaux	Accusé-réception des documents d'inscription du projet. Le conseil municipal répondra à Alderon au sujet de la rencontre communautaire.
26 octobre 2011	Courriel	Agent d'application des règlements municipaux	Planification des rencontres publiques à Labrador City et à Wabush dans un avenir rapproché.
16 novembre 2011	Rencontre	Directeur de la ville, maire, agent d'application des règlements municipaux, maire adjoint, membre du conseil municipal	Présentation d'une mise à jour sur le projet, réponse aux questions et discussion des préoccupations et des enjeux. Présentation d'une carte mise à jour du projet, d'une carte des chalets et d'une affiche d'Alderon.
Avant la soumission de l'ÉIE			
15 mars 2012	Rencontre	Directeur de la ville, maire, agent d'application des règlements municipaux, superviseur des travaux publics, deux membres du conseil municipal	Discussion du projet et identification des préoccupations.
15 mars 2012	Séance d'information publique	Participation de 50 membres de la communauté	Présentation d'information, réponse à des questions, retour d'information sur le projet et le processus d'ÉE.
20 mars 2012	Lettre	Maire	Remerciements au maire pour avoir pris le temps de participer à la séance d'information publique et de cerner les préoccupations potentielles.

Date	Activité	Participant(s)	Résumé
29 mars 2012	Rencontre	Directeur de la ville et secrétaire	Présentation d'une mise à jour sur le projet et discussion d'une stratégie d'hébergement des travailleurs.
30 avril 2012	Rencontre	Conseil municipal	Présentation d'une mise à jour sur le projet et discussion d'une stratégie d'hébergement des travailleurs.
30 avril 2012	Rencontre	Maire et directeur de la ville	Présentation d'une mise à jour sur le projet et discussion de l'utilisation des chalets dans la zone du projet.
28-29 mai 2012	Rencontre	Membres du conseil municipal	Présentation d'une mise à jour sur le projet et discussion d'une stratégie d'hébergement des travailleurs.
19 juin 2012	Lettre	Maire	Présentation d'une mise à jour sur le projet et discussion d'une stratégie d'hébergement des travailleurs.

Après l'inscription du projet, une rencontre conjointe avec les conseils municipaux de Labrador City et de Wabush a eu lieu pour présenter un aperçu du projet et cerner les préoccupations. Durant la phase avant la soumission de l'ÉIE, une séance d'information publique a eu lieu le 13 mars 2012 pour présenter aux résidents de l'information au sujet du projet et pour connaître leurs préoccupations. Plusieurs rencontres ont eu lieu avec le conseil municipal pour discuter d'une stratégie pour l'hébergement des travailleurs.

Identification des préoccupations

Les préoccupations soulevées par la ville de Wabush relativement au projet dans son ensemble sont résumées à la section 10.5.2 du chapitre 10 du Volume 1 de l'ÉIE. Les participants de Wabush n'ont soulevé aucune préoccupation au sujet du terminal Kami.

Résumé de la séance d'information publique

Une séance d'information publique a eu lieu le 13 mars 2012 de 15 h à 21 h au Knights of Columbus Hall à Wabush. 50 personnes en tout se sont inscrites et 13 d'entre elles ont rempli le questionnaire de sortie. Les objectifs de la séance d'information publique étaient de fournir aux résidents de l'information sur le projet et l'ÉIE et de connaître leurs préoccupations. L'avis de séance d'information publique a été publié dans le journal Aurora le 5 mars 2012. L'avis a également été affiché au bureau de poste et dans les bureaux municipaux.

Les résidents étaient invités à signer le registre à leur arrivée. Le promoteur a présenté de l'information sur le sujet à 16 h et à 19 h. Après la présentation, les participants étaient invités à faire le tour de la salle qui contenait des affiches d'information installées à quatre postes (accueil, environnement, communauté et projet). Des représentants et des experts techniques d'Alderon étaient présents pour répondre aux questions des parties prenantes et pour noter les préoccupations. En quittant la séance d'information publique, les participants se sont fait remettre un questionnaire pour donner un retour d'information concernant la séance d'information publique et le projet en général.

Le questionnaire de sortie de la séance d'information publique demandait : « L'information présentée était-elle utile pour expliquer la mine de fer Kami proposée? » Les choix de réponse étaient : « pas utile du tout », « pas très utile », « relativement utile » et « très utile », suivi d'un espace pour énumérer des améliorations et fournir de l'information supplémentaire concernant la réponse choisie. Les réponses à cette question sont résumées à la Figure 10.12. Tous les répondants à cette question ont trouvée l'information présentée « relativement utile » ou « très utile ».

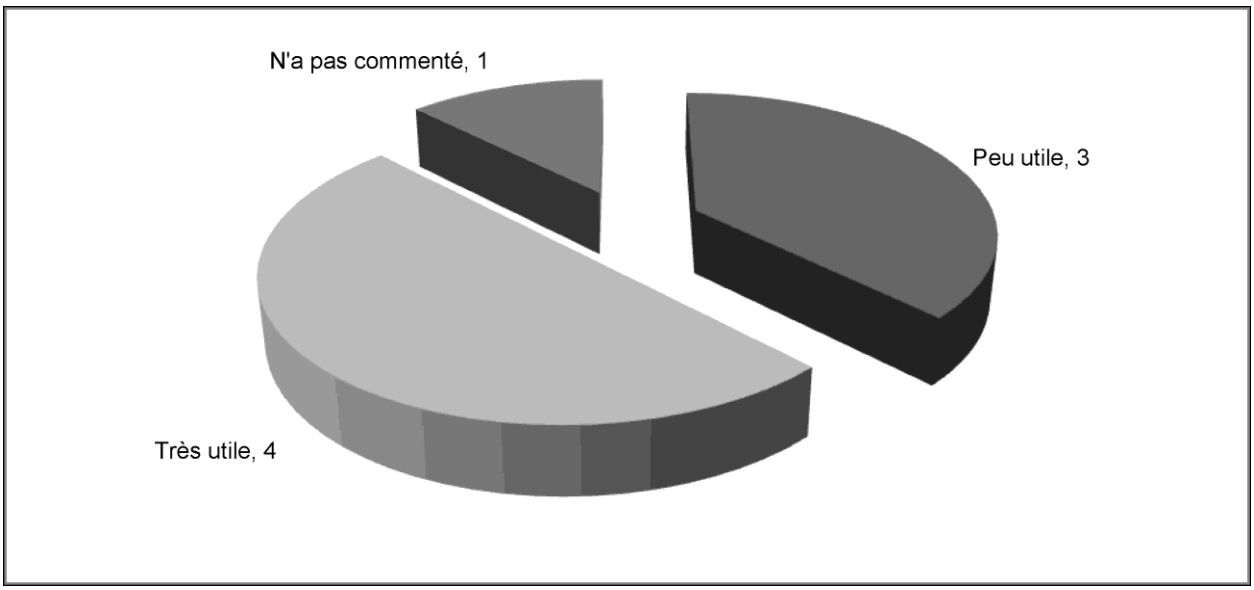
Les renseignements supplémentaires fournis avec leur réponse comprenaient :

- une demande de fournir des chaises;
- avoir apprécié la discussion ouverte; et
- une demande de fournir un endroit sur le site Web du projet pour la réponse à des questions auxquelles la séance d'information publique n'a pas répondu.

La seconde et la troisième question demandait aux répondants : « Quelles sont selon vous les préoccupations importantes concernant la mine de fer Kami? » et « Quelles mesures croyez-vous qu'Alderon devrait prendre pour répondre à ces préoccupations? »

Les participants ont identifié les effets environnementaux potentiels, les effets potentiels sur la communauté (source d'eau et sentiers de motoneige) et les rejets comme étant des préoccupations importantes. Les réponses à la manière dont Alderon aborder ces préoccupations ont favorisé l'implication continue de la communauté, ainsi que des suggestions précises au sujet de divers composants du projet (c.-à-d. l'emplacement de la ligne de transmission, la compensation des milieux humides).

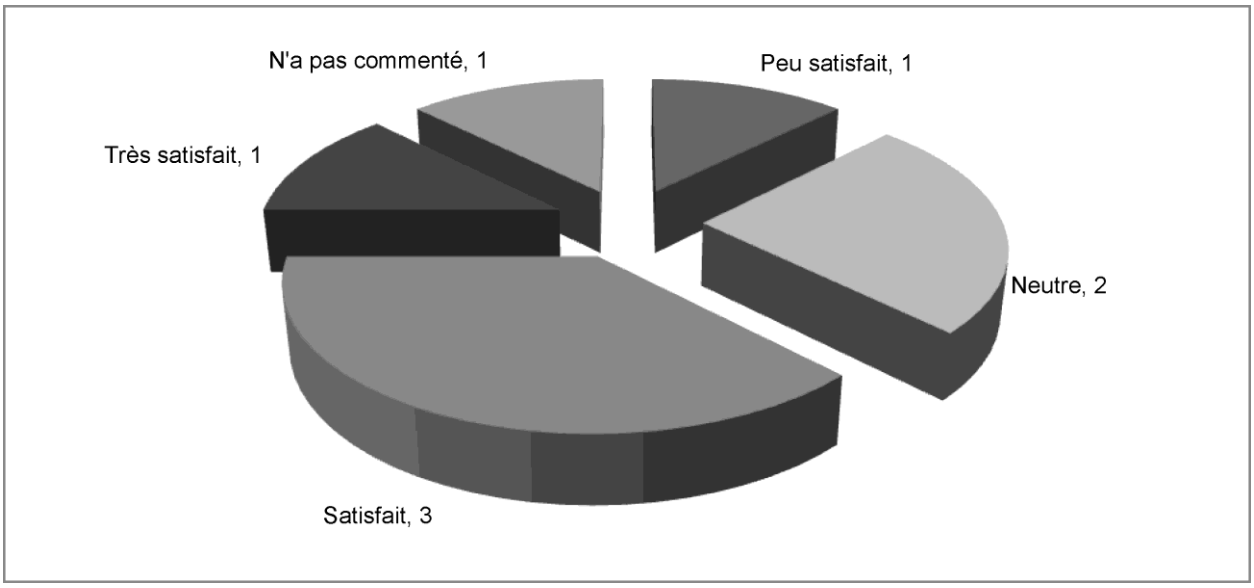
Figure 10.12 Réponses de Wabush à « L'information présentée était-elle utile pour expliquer la mine de fer Kami proposée? »



La quatrième question de l'enquête de sortie demandait aux participants : « À quel point êtes-vous satisfait du développement de la mine de fer Kami tel que proposé? » Les choix de réponse étaient : « très insatisfait », « insatisfait », « neutre », « satisfait » et « très satisfait » avec de l'espace pour des commentaires. Les réponses à cette question sont résumées à la Figure 10.13. Ceux qui se disaient « satisfaits » et « très satisfaits » du projet tel que proposé ont écrit qu'il seraient plus satisfaits lors que certains plans seront finalisés pour le chemin de fer, le contrôle de la poussière et les rejets.

Un des répondants insatisfaits du développement du projet tel que proposé a écrit qu'il voulait que la route d'accès ne passe pas par Wabush en raison des effets négatifs potentiels sur la communauté, l'environnement et les occasions d'emploi locales.

Figure 10.13 Réponses de Wabush à la question « À quel point êtes-vous satisfait du développement de la mine de fer Kami tel que proposé? »



La dernière partie du questionnaire permettait aux participants de fournir un retour d'information au sujet de la séance d'information publique et sur le projet. En réponse, le désir a été exprimé de finaliser les plans pour le chemin de fer, le contrôle de la poussière et les rejets. Les préoccupations soulevées sont incluses dans le résumé ci-dessus.

10.5.4 Ville de Fermont

Activités de consultation

Un résumé des activités de consultation réalisées à la Ville de Fermont est présenté au Tableau 10.12. La consultation auprès de la Ville de Fermont a commencé avant la publication de l'inscription du projet par une rencontre avec le conseil municipal pour discuter du projet et du processus d'ÉE et pour connaître les préoccupations et les enjeux. Après l'inscription du projet, une rencontre de suivi a eu lieu avec le conseil municipal, ainsi que des représentants de la santé, de la MRC de Caniapiscau et le *Centre local de développement* (CLD) de Caniapiscau afin de cerner et de discuter des préoccupations.

Durant la phase avant la soumission de l'ÉIE, une séance d'information publique a eu lieu le 15 mars 2012 pour présenter aux résidents de l'information au sujet du projet et de l'ÉIE, et pour connaître leurs préoccupations. Une rencontre a également eu lieu avec le conseil municipal pour présenter une mise à jour sur le projet et l'ÉE.

Tableau 10.12 Résumé des activités de consultation auprès de la ville de Fermont

Date	Activité	Participant(s)	Résumé
Avant l'inscription du projet			
12 septembre 2011	Appel téléphonique	Maire	Ville de Fermont contactée pour programmer une rencontre avec le conseil municipal. Le maire est très intéressé à avoir la rencontre et suggère le 27 septembre ou le 5 octobre.
5 octobre 2011	Rencontre	Conseil municipal	Présentation d'un aperçu du projet durant laquelle les participants ont pu participer à la discussion.
Après l'inscription du projet			
24 octobre 2011	Appel téléphonique	Maire	N'a pas reçu les documents d'inscription du projet. Cependant, la prochaine étape est que Fermont invite Alderon à faire une présentation aux membres de la communauté afin qu'ils puissent exprimer leurs préoccupations au sujet du projet.
15 novembre 2011	Rencontre	Conseil municipal, représentants de la santé, MRC et CLD	Discussion du projet et réponses aux questions et préoccupations.
16 novembre 2011	Courriel	Maire	Suivi de la rencontre, présentation d'une version française de la présentation.
17 janvier 2012	Courriel	Employé de soutien de bureau général	Discussion de la carte des chalets près de Fermont et développement des plans pour la ville.
17 janvier 2012	Courriel	M. Morneau, ville de Fermont	Présentation de cartes des plans de développement de la ville et montrant les chalets situés près de Fermont.
20 janvier 2012	Courriel	Maire	Demande d'identifier les participants à l'étude sur l'utilisation du territoire et des ressources.
Avant la soumission de l'ÉIE			
9 février 2012	Appel téléphonique	Membre du conseil	Discussion de préoccupations au sujet des effets potentiels sur l'environnement et l'utilisation du territoire. Intéressé à participer aux études sur l'utilisation du territoire et des ressources d'Alderon.
23 février 2012	Appel téléphonique	Maire	Ville informée que la séance d'information publique aura lieu le 15 mars 2012 de 16 h à 21 h. Offre de rencontrer le conseil municipal avant la séance publique.
15 mars 2012	Rencontre	Conseil municipal	Présentation d'une mise à jour sur le projet, réponse aux questions et discussion des préoccupations et des enjeux.

Date	Activité	Participant(s)	Résumé
15 mars 2012	Séance d'information publique	Participation de 67 membres de la communauté	Présentation d'information, réponse à des questions, retour d'information sur le projet et le processus d'ÉE.
19 mars 2012	Lettre	Maire	Commentaires reçus de la municipalité de Fermont soulevant des préoccupations quant au processus d'ÉE.
22 mars 2012	Lettre	Maire	Remerciements au maire pour la rencontre et l'identification des préoccupations potentielles.
3 avril 2012	Courriel	Maire	Suivi des questions posées lors de la séance d'information publique du 15 mars 2012 à Fermont et présentation d'information supplémentaire sur son programme de surveillance de la qualité de l'air.
29 mai 2012	Lettre	Maire	Réception d'une lettre du maire demandant la participation d'Alderon au comité de surveillance et de suivi du projet avec la ville de Fermont et d'autres parties prenantes régionales.
6 juillet 2012	Lettre	Maire	Réponse à la demande du maire qu'Alderon participe à un comité de surveillance et de suivi.

Identification des préoccupations

Les préoccupations soulevées par la ville de Fermont relativement au projet dans son ensemble sont résumées à la section 10.5.3 du chapitre 10 du Volume 1 de l'ÉIE. Les participants de Fermont n'ont soulevé aucune préoccupation au sujet du terminal Kami.

Résumé de la séance d'information publique

La séance d'information publique a eu lieu le 15 mars 2012 de 16 h à 21 h à l'auditorium de la *Polyvalente Horizon-Blanc* de la ville de Fermont. Un total de 73 personnes se sont présentées et 17 ont rempli le questionnaire de sortie. Les objectifs de la séance d'information publique étaient de fournir aux résidents de l'information sur le projet et l'ÉIE et de connaître leurs préoccupations. L'avis d'une séance d'information publique a été publié dans le *Trait d'Union du Nord* le 5 mars 2012. Des exemplaires des avis ont été affichés au bureau de poste et à l'hôtel de ville, et diffusés sur les ondes de Fermont Radio (trois fois par jour). Une publicité télévisée a aussi été diffusée sur les ondes de *Diffusion Fermont* du 5 au 12 mars 2012 à 7h40, 11h40 et 15h40.

Les résidents étaient invités à signer le registre à leur arrivée. Le promoteur a présenté de l'information sur le sujet à 16 h et à 19 h. Après la présentation, les participants étaient invités à faire le tour de la salle qui contenait des affiches d'information installées à quatre postes (accueil, environnement, communauté et projet). Des représentants et des experts techniques d'Alderon étaient présents pour répondre aux questions et noter les préoccupations. En quittant la séance d'information publique, les participants se sont fait remettre un questionnaire pour donner un retour d'information concernant la séance d'information publique et le projet en général.

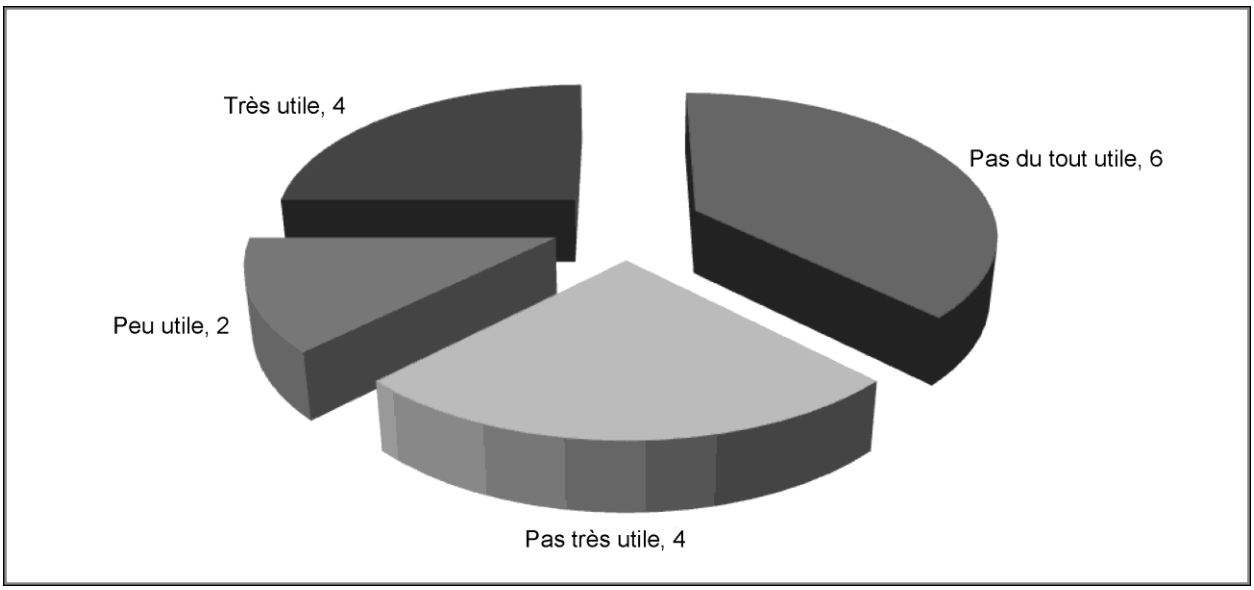
Le questionnaire de sortie de la séance d'information publique demandait : « L'information présentée était-elle utile pour expliquer la mine de fer Kami proposée? » Les choix de réponse étaient : « pas utile du tout », « pas très utile », « relativement utile » et « très utile », suivi d'un espace pour énumérer des améliorations et fournir de l'information supplémentaire concernant la réponse choisie. Les réponses à cette question sont résumées à la Figure 10.14. La majorité a trouvé que l'information présentée lors de la séance d'information publique n'était « pas utile du tout », « pas très utile ». Les raisons accompagnant ces réponses comprennent :

- la demande de faits et de réponses plus concrets plutôt que de la spéculation ou des études;
- l'information fournie était déjà disponible dans le site Web du projet;
- il n'y avait qu'un exemplaire des lignes directrices de l'ÉIE pour environ 150 personnes, ce qui était perçu comme inadéquat; et
- la préférence pour une présentation plus interactive ou sous forme d'une présentation formelle plutôt qu'une séance portes ouvertes.

La seconde et la troisième question demandait aux répondants : « Quelles sont selon vous les préoccupations importantes concernant la mine de fer Kami? » et « Quelles mesures croyez-

vous qu'Alderon devrait prendre pour répondre à ces préoccupations? » Plusieurs participants ont soulevé les effets environnementaux potentiels (c.-à-d. l'air et l'eau) et les effets potentiels sur la qualité de vie (c.-à-d. la santé publique, les effets visuels) comme étant des préoccupations importantes. Les réponses sur la manière dont Alderon aborde ces préoccupations étaient d'annuler ou de déménager le projet à un autre endroit, la poursuite de l'implication et des réponses plus précises portant sur des volets particuliers du projet.

Figure 10.14 Réponses de Fermont à « L'information présentée était-elle utile pour expliquer la mine de fer Kami proposée? »



La quatrième question de l'enquête de sortie demandait aux participants : « À quel point êtes-vous satisfait du développement de la mine de fer Kami tel que proposé? » Les choix de réponse étaient : « très insatisfait », « insatisfait », « neutre », « satisfait » et « très satisfait » avec de l'espace pour des commentaires. Les réponses à cette question sont résumées à la Figure 10.15. La majorité des répondants se sont dits très insatisfaits ou insatisfaits du développement de la mine de fer Kami tel que proposé. Les raisons données par les répondants à ces réponses comprennent :

- des préoccupations que le projet détruira la qualité de vie et l'environnement en raison de perturbations visuelles, du bruit et de la lumière produire par le projet;
- des préoccupations au sujet de la qualité de l'air et de la sécurité;
- des préoccupations que le projet affectera négativement la tranquillité et la nature entourant Fermont et l'objection à la présentation du projet par Alderon comme étant positif pour la communauté;
- un sentiment de manque de respect envers la communauté de Fermont de la part d'Alderon relativement aux effets du projet sur la santé humaine de la communauté locale et les déchets produits par le projet; et

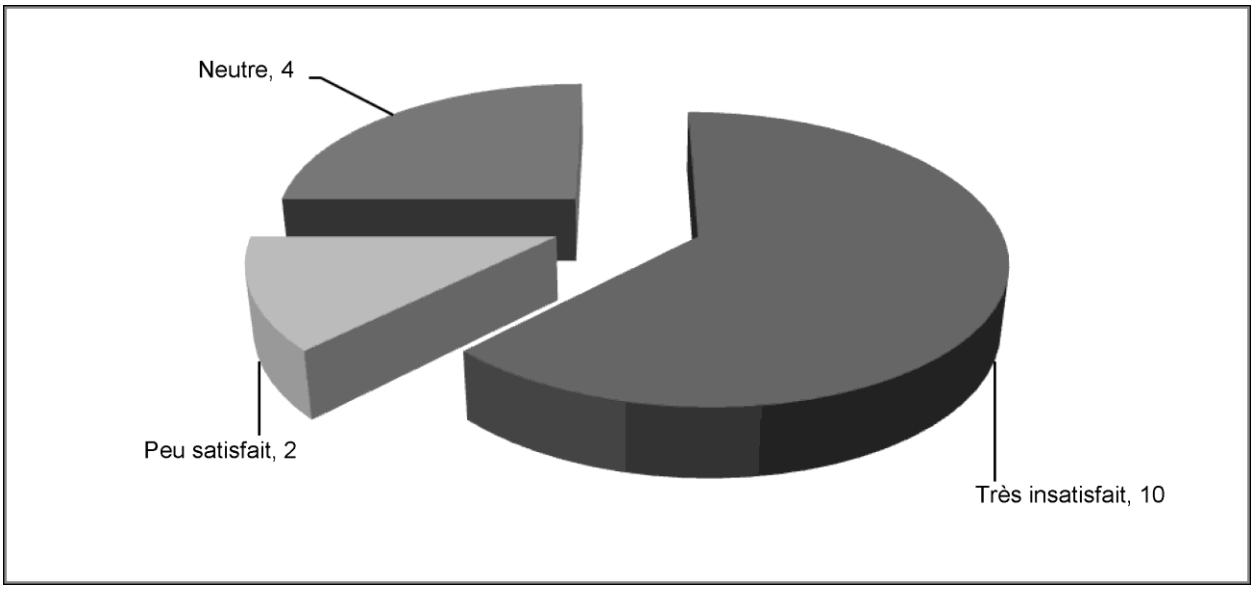
- la préoccupation que les communautés du Québec qui seront potentiellement affectées n'ont pas été consultées.

Les répondants qui ont répondu qu'ils étaient neutres au sujet du développement du projet ont donné les raisons suivantes :

- la demande d'une étude sur des substituts à l'emplacement des piles de stockage des rejets;
- une suggestion que les effets négatifs doivent être étudiés afin de les limiter; et
- le sentiment que le processus de consultation semble transparent et qu'Alderon démontre de l'intérêt envers les citoyens de Fermont.

La dernière partie du questionnaire permettait aux participants de fournir un retour d'information au sujet de la séance d'information publique et sur le projet. Les commentaires de cette section se sont concentrés sur les effets négatifs potentiels du projet sur la qualité de vie et l'environnement. Les préoccupations soulevées sont incluses dans le résumé ci-dessus.

Figure 10.15 Réponses de Fermont à la question « À quel point êtes-vous satisfait du développement de la mine de fer Kami tel que proposé? »



10.5.5 Organismes non gouvernementaux et groupes d'intérêt

Outre les activités de consultation réalisées auprès du grand public et des conseils et des employés municipaux, Alderon a consulté les principales parties prenantes durant l'élaboration de l'ÉIE, y compris des organismes de développement économique, des propriétaires de chalets et des organismes d'éducation et de santé. Alderon a également participé à la Labrador West Regional Task Force et au Labrador West Community Advisory Panel qui sont des groupes composés de sociétés minières, de municipalités, du gouvernement, de groupes autochtones, de groupes communautaires et d'ONG. Le principal objectif du groupe de travail et du comité consultatif est de discuter des préoccupations et des occasions de développement durable dans l'ouest du Labrador.

Un dossier des activités d'implication auprès des parties prenantes est présenté au Tableau 10.13.

Les préoccupations soulevées par ces groupes sont *décrites dans le* chapitre 10 du Volume 1 de l'ÉIE. Section 10.5.5. Un seul groupe, le *Conseil régional de l'environnement de la Côte-Nord* (CRECN), a soulevé des préoccupations propres au terminal Kami. Les préoccupations soulevées par ce groupe comprennent :

- qualité de l'eau;
- disponibilité de logements pour les travailleurs;
- services communautaires;
- beauté du paysage;
- poussière;
- surveillance et suivi;
- effets cumulatifs sur le poisson;
- effets cumulatifs sur les services communautaires et l'infrastructure; et
- effets cumulatifs sur l'économie, l'emploi et les affaires.

Les détails des commentaires soulevés par le CRECN ainsi que les réponses à ces questions et commentaires, et l'emplacement dans l'ÉIE où chaque préoccupation est abordée sont inclus dans les chapitres des CEV correspondantes du Volume 2 et au chapitre 10 du Volume 1.

Tableau 10.13 Résumé des activités de consultation auprès des organisations non gouvernementales et des groupes d'intérêt

Date et activité	Participant(s)	Résumé
Après l'inscription du projet		
12 octobre 2011 Atelier	Propriétaires de chalets	Présentation d'information aux propriétaires de chalets dans le cadre du processus de consultation de l'ÉE et mise à jour de l'information sur les propriétaires de chalet.
15 novembre 2011 Rencontre	Hyron Regional Economic Development Board et CLD de Caniapiscau	Présentation d'une mise à jour sur le projet et discussion du document d'inscription du projet et des activités d'exploration proposées, réponse aux questions et documentation des préoccupations.
21 novembre 2011 Courriel	Hyron Regional Economic Development Board	Discussion des préoccupations au sujet des convoyeurs et du système de puits de surveillance.
Avant la soumission de l'ÉIE		
2 février 2012 Courriel	*Le Trait d'Union du Nord*	Avis des séances d'information publique à Fermont, Labrador City et Wabush prévues pour les deux premières semaines du mois de mars 2012.
3 février 2012 Appel téléphonique	*Le Mouvement citoyen de Fermont*	Demande d'information supplémentaire à propos du processus d'ÉE et des préoccupations soulevées.
7 février 2012 Rencontre	Labrador West Regional Task Force (incluant plusieurs parties prenantes de l'ouest du Labrador)	Identification des préoccupations et des points de pression socio-économiques résultant du développement de l'industrie minière et des stratégies avancées d'atténuation.
8 février 2012 Courriel	*Le Mouvement citoyen de Fermont*	Présentation d'un diagramme du processus d'ÉE.
21 février 2012 Courriel	*Le Mouvement citoyen de Fermont*	Envoi d'un avis de rencontre avec la Ville de Fermont aux environs du 12 mars 2012.
21 février 2012 Présentation	Parties prenantes anonymes de Sept-Îles à l'Institut canadien des mines, de la métallurgie et du pétrole (ICM)	Présentation du projet et séance de questions.
22 février 2012 Courriel	*Le Mouvement citoyen de Fermont*	Invitation à la séance d'information publique du 15 mars 2012.
13 mars 2012 Lettre	*Le Mouvement citoyen de Fermont*	Lettre d'introduction et rapport sur les effets environnementaux associés au projet préparé par le groupe. Comprend de l'information sur la Ville de Fermont, des questions sur les effets environnementaux et sociaux potentiels et les mesures d'atténuation et de l'information règlementaire. Rapport approuvé et appuyé par 1 476 citoyens de Fermont et du Québec.

Date et activité	Participant(s)	Résumé
18 avril 2012	Community Advisory Panel (comprenant plusieurs parties prenantes de l'ouest du Labrador)	Concentration sur l'identification des préoccupations relatives aux questions socio-économiques et leur communication à la Labrador West Regional Task Force.
20 avril 2012 Rencontre	College of the North Atlantic	Présentation d'un aperçu du projet et des prévisions préliminaires en matière d'emploi et d'approvisionnement.
25 avril 2012 Rencontre	Hyron Regional Economic Development Board	Présentation d'un aperçu du projet et des prévisions préliminaires en matière d'emploi et d'approvisionnement.
25 avril 2012 Rencontre	Labrador West Status of Women	Présentation d'un aperçu du projet et des prévisions préliminaires en matière d'emploi et d'approvisionnement.
30 avril 2012 Rencontre	NLOWE	Présentation d'un aperçu du projet et des prévisions préliminaires en matière d'emploi et d'approvisionnement.
2 mai 2012 Courriel	*Conseil régional de l'environnement de la Côte-Nord* (CRECN)	Invitation à la séance d'information publique à Sept-Îles le 16 mai 2012 et offre d'une rencontre en personne pour présenter une mise à jour sur le projet le 15 mai 2012.
2 mai 2012 Rencontre	PACSW	Présentation d'un aperçu du projet et discussion des prévisions en matière d'emploi et d'approvisionnement.
15 mai 2012 Rencontre	*Conseil régional de l'environnement de la Côte-Nord (CRE)*	Présentation d'un aperçu du projet.
12 juin 2012	College of the North Atlantic	Industry Focus Group du programme de technicien minier au campus de l'ouest du Labrador.
15 juin 2012	Community Advisory Panel (comprenant plusieurs parties prenantes de l'ouest du Labrador)	Concentration sur l'identification des préoccupations relatives aux questions socio-économiques et leur communication à la Labrador West Regional Task Force.
15 juin 2012	College of the North Atlantic	Visite du campus de l'ouest du Labrador.
20-21 juin 2012	Labrador West Regional Task Force (incluant des parties prenantes de l'ouest du Labrador)	Rencontre de la Labrador West Regional Task Force afin d'identifier les préoccupations et les points de pression socio-économiques résultant du développement de l'industrie minière et des stratégies avancées d'atténuation.

10.5.6 Activités de participation publique de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale et du Newfoundland and Labrador Department of Environment and Conservation

Outre les activités de consultation réalisées par Alderon, plusieurs occasions de participation publique sont offertes par l'ACEE et/ou le DOEC. Jusqu'à présent l'ACEE et/ou le DOEC ont publié les avis suivants :

- 27 janvier 2012 : Avis d'ouverture; et
- 6 février 2012 : Invitation de commentaires du public sur les Directives sur l'ÉIE et le financement fédéral disponibles pour l'étude.

L'ACEE et le DOEC offrent également des occasions pour l'étude et des commentaires sur la documentation de l'ÉE, incluant :

- la revue de l'ébauche des lignes directrices de l'ÉIE (du 6 février au 17 mars 2012).

Un résumé des commentaires reçus par l'ACEE et le DOEC sur l'ébauche des lignes directrices de l'ÉIE (ACEE et DOEC 2012) est présenté au Tableau 10.14 Ces commentaires seront également considérés par Alderon lors de l'élaboration de l'ÉIE et ont été inclus dans le dossier des préoccupations soulevées par les participants.

Tableau 10.14 Résumé des commentaires reçus sur l'ébauche des lignes directrices de l'Étude d'impact sur l'environnement

Participant(s)	Préoccupations soulevées	Résumé
Bande Innu Uashat mak Mani-Utenam	Implication des autochtones, effets cumulatifs sur les espèces en péril, effets cumulatifs sur l'utilisation du territoire et des ressources à des fins traditionnelles par des autochtones, effets cumulatifs sur les ressources en eau, effets cumulatifs sur la faune, l'approvisionnement en eau, le caribou, le territoire traditionnel, la qualité de l'eau, l'interaction potentielle avec les trois ou titres autochtones issus de traités.	Déclaration que le projet est entièrement situé sur leur territoire traditionnel et qu'il affectera le mode de vie sur les plans culturels, spirituels, sociaux, communautaires et économiques. Ils prétendent que l'utilisation du territoire et des ressources sur leur territoire sans leur consentement est illégale et anticonstitutionnelle.
Nation Innu du Labrador	Les occasions d'emploi et d'affaires pour les autochtones, implication des autochtones, participation du public, effets potentiels sur l'utilisation traditionnelle du territoire, diversité en milieu de travail.	Suggestion de révision à la méthodologie de l'ÉE, de l'implication autochtone et des exigences de consultation publique. Les révisions ont souligné l'importante de considérer les effets potentiels sur la main-d'œuvre et l'emploi, ainsi que les implications sociales des effets du projet sur l'environnement.
Nation Naskapi de Kawawachikamach	Occasions d'emploi et d'affaires pour les autochtones, implication autochtone, effets cumulatifs sur les espèces en péril, effets cumulatifs sur la faune, la poussière, la capacité financière pour la consultation, la phase après la fermeture, les chalets, le caribou, les activités de chasse, l'économie locale, l'utilisation traditionnelle du territoire, la faune, l'interaction potentielle avec les droits et titres autochtones, la description/inscription du projet, la récupération et la restauration, la traduction de l'information sur le projet.	Identification de préoccupations concernant les lignes directrices de l'ÉIE.
MRC de Caniapiscau	Parcs et zones protégées.	Résolution nº 2012-02-10 de la MRC de Caniapiscau demandant que la Région administrative de la Côte-Nord protège le territoire autour du lac Daviault et du mont Sverson dans la ville de Fermont.
Town of Wabush	Zones de gérance des milieux humides, circulation routière, approvisionnement en eau.	Les préoccupations comprennent : La voie ferrée proposée est près de la zone du bassin de la ville de Wabush, la perte de zones de gérance des milieux humides, augmentation de la circulation sur Grenfell Drive lorsque la mine sera en exploitation et zones d'utilisation de chalets.
	La disponibilité de logements pour les travailleurs, circulation routière, approvisionnement en eau, bruit, activités récréatives, infrastructure communautaire, qualité de vie, emplacement du bassin de rejets miniers, chalets, poussière.	Les préoccupations comprennent : Les effets de l'augmentation de la circulation routière, les effets sur les loisirs, l'approvisionnement en eau, le bruit, la poussière, le logement des travailleurs, les zones de chalets, l'infrastructure municipale et les rejets.

Participant(s)	Préoccupations soulevées	Résumé
Le Mouvement citoyen de Fermont	Qualité de l'eau, faune, effets potentiels du dynamitage, effets cumulatifs sur l'environnement atmosphérique, effets cumulatifs sur l'utilisation du territoire et des ressources à des fins traditionnelles, effets cumulatifs sur la santé et la santé communautaire, la neige et la glace.	Une lettre d'introduction et un rapport sur les impacts environnementaux associés au projet ont été présentés. Ce rapport a été rédigé par le *Mouvement Citoyen de Fermont.* Le rapport comprend de l'information sur la ville de Fermont, des listes de questions portant sur l'impact environnemental et social et les mesures d'atténuation associées au projet et de l'information règlementaire. Le rapport approuvé et appuyé par 1 476 citoyens de Fermont et du Québec.
Town of Labrador City	Zones de gérance des milieux humides, le bruit, la beauté du paysage, la pêche, la chasse, les activités récréatives, la poussière.	Les préoccupations comprennent : les milieux humides, l'utilisation du territoire (activités récréatives, chasse et pêche), la poussière, le bruit et la beauté du paysage.
Centre de santé et de services sociaux de l'Hématite	Nappes d'eau, bruit, beauté du paysage, santé humaine, effets cumulatifs sur la santé et la santé communautaire.	Lettre soulignant les effets négatifs potentiels résultant du projet. Ils comprennent la propagation potentielle de contaminants dans l'environnement et dans l'eau, les effets potentiels sur la santé visuelle, auditive et générale (physique, mentale et sociale). L'organisation demande que le promoteur tienne compte des impacts potentiels sur la Ville de Fermont.
Ville de Fermont	Disponibilité de logement pour les travailleurs, circulation routière, trafic ferroviaire, beauté du paysage, services communautaires, participation du public, effets cumulatifs sur l'économie, l'emploi et les affaires.	La Ville de Fermont exprime des préoccupations environnementales concernant le projet et voudrait que les études d'impact incluent une évaluation visuelle, les effets de l'éclairage des activités minières et de l'augmentation de la circulation routière et ferroviaire. En outre, les impacts du bruit et de la poussière et de l'augmentation du nombre de résidents, ainsi que des pressions sur les services sociaux existants doivent être examinés. La zone d'étude devrait spécifiquement mentionner le Québec et inclure Fermont. La Ville s'inquiète des effets cumulatifs de différents projets miniers entourant actuellement la vile et la possibilité d'en ajouter un autre. Les sites de stockage de déblais devraient être évalués durant l'étude d'impact sur l'environnement. Demande qu'un comité soit formé de citoyens de la ville pour surveiller les impacts environnementaux résultant des activités. La Ville de Fermont demande d'être ajoutée à la liste de notification durant la période de consultations publiques.
Canards Illimités Canada	Zones de gérance des milieux humides.	Préoccupation concernant la dégradation potentielle d'habitats humides protégés. Recommandation d'une évaluation complète de la perte potentielle d'habitat et l'élaboration d'une stratégie d'atténuation pour les milieux humides. Promotion de l'application d'une séquence d'atténuation pour les milieux humides (évitement d'abord, minimisation ensuite et compensations à la fin).

Participant(s)	Préoccupations soulevées	Résumé
Commentaires anonymes	Zones de gérance des milieux humides, poussière, emplacement du bassin de rejets miniers, participation du public.	Préoccupations au sujet des milieux humides, des rejets et de la poussière. Demande d'une implication accrue du public.
	Zones de gérance des milieux humides.	Préoccupations au sujet des milieux humides.
	Circulation routière, bruit, qualité de l'eau, effets potentiels du dynamitage, activités récréatives, qualité de vie, poussière, santé humaine.	Résident de Fermont opposé au projet. Le résident affirme que les promoteurs du projet ne connaissent pas tous les impacts négatifs que le projet amène à sa ville, à son bien-être et à sa qualité de vie. Les préoccupations comprennent les impacts visuels, du bruit, sur l'air et sur l'eau. Le résident donne l'exemple de la mine ArcelorMittal, en exploitation à 17 km de Fermont, pour souligner les effets potentiels des vibrations sonores produites par le dynamitage à la mine sur la stabilité structurelle à long terme des maisons de Fermont. Le projet proposé est plus près de Fermont (à 6 km) et le résident en déduit donc que les effets seront pires. D'autres préoccupations comprennent le risque de bris de glace sur le lac Daviault utilisé par les résidents pour les activités récréatives hivernales, l'impact sur la santé causé par la poussière et la circulation de camions résultant de la construction et de l'exploitation de la mine proposée.
	La qualité de l'eau, les effets cumulatifs sur l'environnement atmosphérique, les nappes d'eau.	Commentaires anonymes d'un résident de Fermont opposé à la mine proposée. Le résident indique qu'il est un mineur. Ses préoccupations comprennent les impacts sur les ressources en eau et les lacs, ainsi que l'impact général sur la couche d'ozone résultant des activités minières. Le répondant propose d'investir dans les loisirs et d'autres projets écologiques.
	Bruit, qualité de l'eau, effets potentiels du dynamitage, activités récréatives, qualité de l'air, qualité de vie, poussière.	Le répondant est mécontent du projet proposé. Le répondant indique que la distance entre la mine proposée et la ville de Fermont est sa principale préoccupation. En outre, le répondant est préoccupé par les impacts potentiels sur les zones protégées de la côte du Labrador. D'autres préoccupations comprennent la pollution par la poussière, le bruit, la lumière et la décharge d'eaux usées résultant des activités minières et les panaches toxiques produits par le dynamitage. D'autres préoccupations comprennent l'impact potentiel sur le lac Daviault qui est utilisé à des fins récréatives et l'effet cumulatif d'avoir deux mines en exploitation à proximité de la ville de Fermont. Le répondant aimerait que le promoteur entreprenne une étude de l'impact sur l'environnement que projet pourrait avoir sur la ville de Fermont, y compris la qualité de vie et l'avenir de la communauté.

Participant(s)	Préoccupations soulevées	Résumé
Commentaires anonymes	Bruit, qualité de l'eau, beauté du paysage, qualité de l'air, poussière, participation du public, effets cumulatifs sur la santé et la santé communautaire, les effets cumulatifs sur la topographie, le sol, la neige et la glace.	Le répondant est opposé au projet proposé. Le répondant est préoccupé par la proximité du projet proposé à la ville de Fermont. Le répondant indique que la ville de Fermont est déjà exposée à de la poussière provenant de mines en exploitation plus loin que l'emplacement du projet proposé. Le répondant fait le parallèle avec la « neige rouge » de Labrador City résultant des activités minières. Le répondant est préoccupé par les impacts potentiels sur le lac Daviault et la marina que le répondant considère comme étant d'importants avantages de la ville. Les résidents utilisent le lac Daviault pour des activités sportives récréatives, la baignade, la pêche et le nautisme. Le répondant a également indiqué que la Ville de Fermont ne veut pas nécessairement arrêter le projet, mais il voudrait que le promoteur tienne compte de la population de Fermont et il aimerait que le promoteur éloigne davantage le projet de la ville. Le répondant est préoccupé par la détérioration de l'environnement et de la qualité de vie, des impacts visuels et sur la santé et la surexploitation minérale.
	Qualité, participation du public, effets cumulatifs sur la santé et la santé communautaire.	Le répondant a identifié les risques possibles associés au projet, incluant les risques pour la santé (niveau élevé de fer dans le sang exigeant la filtration du sang) et les risques environnementaux (destruction de montages, de bassins versants, d'eau contaminée s'écoulant dans le lac Daviault et la rivière Moisie). Le répondant a indiqué son mécontentement relativement à l'absence de réponses claires aux questions et en l'absence d'experts techniques lors de la séance de consultation publique du 15 mars. Le répondant a indiqué que le projet n'a pas l'appui social de la ville de Fermont.
	Les effets cumulatifs sur la santé et la santé communautaire.	Courriel contenant un lien vers une étude de la situation actuelle de la région du Labrador concernant l'impact de l'exploitation minière sur la santé humaine. Dans le courriel, le répondant demande à Alderon d'évaluer tous les impacts que la mine aura sur la santé de la population de Fermont et de Terre-Neuve et Labrador.
	Qualité de l'eau, effets potentiels du dynamitage, activités récréatives, infrastructure communautaire, qualité de vie, santé humaine, sécurité, parcs et zones protégées.	Le répondant est préoccupé par les impacts que le projet pourrait avoir sur les infrastructures de la ville, la campagne entourant la ville, les activités récréatives au lac Daviault, le bris de la glace sur le lac à cause du dynamitage. Le résident est également préoccupé par la pollution du lac Daviault. Le répondant a comparé les impacts potentiels du projet à l'état actuel de Labrador City et décrit les préoccupations de santé actuelles résultant de l'exploitation minière à Labrador City. Le répondant déclare que la filtration du sang est requise pour de nombreux citoyens de Labrador City en raison d'une concentration élevée de fer. Le répondant demande aussi si Alderon

Participant(s)	Préoccupations soulevées	Résumé
		sera impliquée dans l'avenir pour traiter les personnes avec des troubles de la santé.
Commentaires anonymes	Qualité de l'eau, effets potentiels du dynamitage, activités récréatives, qualité de vie, participation du public.	Le répondant réside à Fermont et se préoccupe de la proximité de la mine proposée à la ville. Le répondant est préoccupé par l'impact qu'elle pourrait avoir sur le lac Daviault qui, selon le répondant, est utilisé à des fins récréatives été comme hiver. Le répondant est également préoccupé par les effets du dynamitage qui pourrait affecter la tranquillité de la région. Le répondant souligne l'impact de la poussière comme une des principales sources de préoccupation. Le répondant suggère de déplacer la mine plus loin de la ville. Le répondant est mécontent de la séance de consultation publique qui, selon lui, manquait de transparence et d'ouverture.
	Bruit, qualité de l'eau, beauté du paysage, qualité de l'air, poussière, participation du public, effets cumulatifs sur la santé et la santé communautaire, les effets cumulatifs sur la topographie, le sol, la neige et la glace.	Le répondant était mécontent des réponses fournies lors de la séance de consultation publique à Fermont. Le répondant est préoccupé par la proximité du projet à la ville de Fermont. Le répondant est également préoccupé par l'impact potentiel que des vents changeants peuvent avoir sur les résidents. D'autres préoccupations comprennent : la fragmentation de la glace sur le lac lors du dynamitage, le niveau de bruit, les troubles visuels, le sable et la poussière en suspension durant l'été., la pollution causée par le dynamitage, l'impact sur le lac Daviault et la forêt. Le répondant fait le parallèle avec Labrador City indiquant qu'elle est polluée (p. ex., « neige noire ») en raison des activités minières dans la région. Le répondant est contre le projet proposé.
	Nappes d'eau, effets cumulatifs sur l'environnement atmosphérique, poussière.	Commentaires anonymes au sujet de l'ébauche des lignes directrices de l'ÉIE. Le répondait aimerait que le promoteur considère les impacts cumulatifs sur l'entière région nordique. Le répondant indique que Fermont est déjà entourée par quatre mines de fer et que l'ajout d'une autre contribuerait à une augmentation de la poussière et de la contamination des lacs et de l'environnement.

Participant(s)	Préoccupations soulevées	Résumé
Commentaires anonymes	Bruit, qualité de l'eau, effets potentiels du dynamitage, poussière, participation du public.	Commentaires anonymes au sujet de l'ébauche des lignes directrices de l'ÉIE. Le répondant est contre le projet proposé. Le répondant exprime son mécontentement lors de la séance d'information publique et des réponses présentées par le promoteur. Le répondant est préoccupé par les impacts environnementaux négatifs de la mine en raison de sa proximité à la ville de Fermont. Les préoccupations comprennent : le bruit, la poussière, le dynamitage et les impacts sur la qualité de l'eau.
	Activités récréatives, économie locale.	Le répondant présente les demandes suivantes à Alderon et à l'ACEE : • que tous les documents liés aux activités environnementales et éthiques réalisées par Alderon concernant le projet et l'ACEE soient transmis aux acheteurs futurs; • que la société entreprenne les mêmes activités environnementales et éthiques envers les municipalités entourant le projet; et • qu'une étude des impacts du projet sur le tourisme et les activités récréatives soit réalisée pour la durée du projet.
	Bruit, effets potentiels du dynamitage, effets cumulatifs sur l'environnement atmosphérique, poussière.	Le répondant exprime une préoccupation pour la proximité de la mine proposée à la ville de Fermont. Le répondant indique que l'évaluation de l'impact sur l'environnement ce concentre surtout sur la flore, la faune et les Premières nations, et pas tellement sur les communautés non autochtones. Les préoccupations exprimées comprennent les effets du bruit, de la poussière, du dynamitage et de l'éclairage, et la détérioration de l'environnement naturel.
	Disponibilité de logement pour les travailleurs, circulation routière, approvisionnement en eau, oiseaux aquatiques, ingénierie et conception du projet, zones de gérance de milieux humides, faune, habitat faunique, emplacement de la voie ferrée, emplacement du bassin de rejets miniers.	Les préoccupations comprennent : • Les effets de l'exploitation minière sur l'habitat des oiseaux aquatiques et des oiseaux migrateurs; • les accords sur la conservation des habitats; • l'emplacement de l'infrastructure de transport ferroviaire, la station de déchargement de carburant, la gestion des rejets; • les effets sur les communautés avoisinantes, incluant la gestion des déchets et la gestion des déchets dangereux pour l'huile usée; • les oiseaux migrateurs; • l'augmentation de la circulation; et • l'hébergement des travailleurs durant la construction.

Commandites et dons

Alderon est engagée à contribuer positivement aux communautés dans lesquelles elle fait affaire et elle est engagée à appuyer activement ces communautés en fournissant du soutien financier ou non financier à diverses activités humanitaires, communautaires, éducatives et liées à la santé et en établissant des partenariats avec divers événements culturels, environnementaux ou sportifs. En 2011 et en 2012, Alderon a appuyé divers groupes et événements au Labrador et au Québec.

Voici une liste des principaux groupes et événements appuyés par Alderon :

- Menihek Nordic Ski Club (Labrador City);
- Labrador West Music Festival (Labrador West);
- NL Search and Rescue Association (Labrador West);
- Cain's Quest (Labrador West);
- Labrador West Minor Soccer League (Labrador West);
- Nation Innu – soins de santé (Sheshatshiu);
- Mokami Status of Women's Council – Libra House (Happy Valley-Goose Bay);
- Fondation de l'hôpital de Sept-Îles (Sept-Îles);
- Foyer des marins (Sept-Îles);
- Jeux autochtones interbandes 2012 (Uashat mak Mani-Utenam); et
- Shaputuan – Festival de la journée nationale des Autochtones (Uashat mak Mani-Utenam).

10.6 Consultation règlementaire

La consultation avec les organismes règlementaires fédéraux et provinciaux est un composant important du processus d'ÉE. L'approche d'Alderon en matière de consultation règlementaire est d'établir et de maintenir un dialogue ouvert avec les organismes règlementaires fédéraux et provinciaux durant le processus d'ÉE. Alors que les organismes réglementaires provinciaux de Terre-Neuve et Labrador sont seulement responsables de la mine Kami (Volume 1 de l'ÉIE), ils doivent aussi être informés des activités du projet proposé pour le terminal Kami (Volume 2 de l'ÉIE). Les activités de consultation comprennent des mises à jour constantes de l'information et des réunions régulières, incluant la communication des préoccupations des parties prenantes et des Premières nations lorsqu'elles sont soulevées. De plus, Alderon a rencontré les organismes évaluateurs durant l'élaboration de l'ÉIE pour présenter des études de référence, la méthodologie des études et l'évaluation des effets pour chaque chapitre. Cette approche vise à informer les évaluateurs et à obtenir du retour d'information dès le début du processus. Lorsque c'est possible et exigé par les règlements, le retour d'information et les préoccupations ont été abordés avant la soumission de l'ÉIE.

Un dossier complet des activités de consultation règlementaires est présenté au Tableau 10.15. Cela comprend la documentation de toutes les activités de consultation réalisées auprès des organismes et ministères provinciaux et fédéraux, y compris les rencontres, les téléconférences, les ateliers et les visites de sites. Les principales préoccupations discutées et les résultats obtenus sont identifiés.

10.7 Approche en matière de consultation et d'implication après la soumission de l'étude d'impact sur l'environnement et après l'approbation de l'évaluation environnementale

Après la soumission de l'ÉIE, Alderon poursuivra l'implication des Premières nations et les activités de consultation du public et des parties prenantes. Alderon poursuivra ses efforts pour impliquer les communautés autochtones potentiellement affectées, y compris le contact avec les conseils de bande, le développement de capacités et des rencontres communautaires, lorsque jugé approprié par les dirigeants autochtones. Une deuxième ronde de séances d'information publiques sera programmée pour les villes de Labrador City, Wabush et Fermont. Alderon poursuivra aussi ses efforts d'implication auprès d'autres parties prenantes, incluant les municipalités, les ONG, les groupes communautaires et les organismes règlementaires. Les programmes d'implication et de consultation se poursuivront après l'approbation de l'ÉE et durant toute la vie du projet.

L'approche d'Alderon pour l'implication continue des autochtones et la consultation publique durant les phases après la soumission de l'ÉIE et l'approbation de l'ÉE est expliquée en détail dans le *Plan d'action d'implication des Premières nations* (Annexe J) et dans le *Plan d'action de consultation publique* du *projet Kami* (Annexe K).

Comme décrit dans les Lignes directrices de l'ÉIE (ACEE et DOEC 2012), l'ÉIE et le résumé en langage courant seront rendus disponibles pour l'étude et les commentaires du public par l'ACEE et le DOEC 50 jours après la soumission de l'ÉIE aux organismes responsables de l'évaluation.

Tableau 10.15 Résumé des activités de consultation auprès d'organismes règlementaires

Date et activité	Participant(s)	Résumé	Préoccupations soulevées
Avant l'inscription du projet			
29 juin 2011 Rencontre	Port de Sept-Îles	Présentation d'un aperçu du projet et plans de rencontres futures.	Description / inscription du projet.
26 juillet 2012 Rencontre	DOEC, DNR	Discussion du projet et plans de rencontres futures.	Disponibilité d'électricité, activités d'utilisation traditionnelle du territoire par les Autochtones, interaction potentielle avec les droits et titres autochtones existants.
26 juillet 2012 Rencontre	DNR	Discussion du projet et plans de rencontres futures.	Disponibilité d'électricité, activités d'utilisation traditionnelle du territoire par les Autochtones, interaction potentielle avec les droits et titres autochtones existants, poussière, qualité de vie, transformation secondaire du minerai de fer.
27 juillet 2012 Rencontre	POC	Discussion du projet et plans de rencontres futures.	Habitat du poisson, activités d'utilisation traditionnelle du territoire par les Autochtones, interaction potentielle avec les droits et titres autochtones existants, participation du public.
1er septembre 2011 Rencontre	DNR	Revue du plan de permis.	Implication des Premières nations
6 septembre 2011 Rencontre	ACEE, BGGP	Discussion de la structure de l'ÉE.	Implication des Premières nations
7 septembre 2011 Rencontre	DOEC	Discussion de la zone de conservation.	Participation du public.
15 septembre 2011 Rencontre	DOEC	Présentation d'une mise à jour sur le projet.	Participation du public, traduction de l'information sur le projet.
16 septembre 2011 Rencontre	IGAA	Présentation d'une mise à jour sur le projet.	Occasions d'emploi et d'affaires pour les Autochtones, disponibilité de travailleurs locaux, diversité en milieu de travail, participation du public
16 septembre 2011 Rencontre	MDDEP	Discussion des exigences de l'évaluation règlementaire.	Calendrier de l'ÉE, description et inscription du projet.

Date et activité	Participant(s)	Résumé	Préoccupations soulevées
19 septembre 2011 Rencontre	MDDEP	Présentation d'information sur le projet. Détermination si les composants québécois du projet déclenchent une ÉE par le gouvernement du Québec en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement*.	Participation du public.
21 septembre 2011 Rencontre	ACEE, DOEC, IAA	Discussion des commentaires sur l'inscription préliminaire du projet. Présentation d'une mise à jour sur les composants québécois du projet et rencontre avec le gouvernement du Québec. Présentation d'une mise à jour sur les activités de consultation, y compris la consultation des Premières nations.	Traduction de l'information sur le projet.
Après l'inscription du projet			
3 octobre 2011 Rencontre	DOEC	Présentation d'un aperçu du projet. Discussion de l'inscription préliminaire du projet et des étapes suivantes.	Effets potentiels sur la qualité de l'eau, habitat du poisson.
1er décembre 2011 Rencontre	Port de Sept-Îles	Présentation d'une mise à jour sur le projet et discussion du processus d'ÉE. Confirmation que le port abordera la question de l'augmentation de l'achalandage dans le cadre de l'ÉE sur l'expansion du port et que la portée du projet d'Alderon se termine à l'installation de chargement commune. Le port a fait part de cette approche à l'ACEE.	Territoire de l'ÉE.
12 décembre 2011 Rencontre	ACEE, DOEC	Présentation d'une mise à jour sur le projet. Discussion du processus d'ÉE et réponse à des questions des organismes gouvernementaux.	Qualité de l'air, sites archéologiques, diversité en milieu de travail, effets sur les zones de gérance de milieux humides, nappes d'eau, approvisionnement en eau, services communautaires, faune.
14 décembre 2011 Rencontre	DNR, Women's Policy Office	Présentation d'un aperçu du projet et discussion du plan d'embauche de femmes pour le projet.	Apprentissage et formation, disponibilité de logement pour les travailleurs, services communautaires.

Date et activité	Participant(s)	Résumé	Préoccupations soulevées
Avant la soumission de l'ÉIE			
13 janvier 2012 Rencontre	DOEC	Discussion de la possibilité de rencontres avec les membres du comité d'ÉE et les exigences pour les études des composants.	Effets cumulatifs.
17 janvier 2012 Rencontre	DOEC	Discussion de la qualité de l'air et de l'atténuation du bruit, stratégies de surveillance et de délivrance de permis.	Qualité de l'air.
6 février 2012 Rencontre	EC, POC	Présentation d'une mise à jour sur le projet, aperçu de l'information sur les milieux aquatiques recueillie jusqu'à présent, échéancier pour l'élaboration d'une stratégie et d'un plan de DDPH, et programmes de consultation.	Emplacement des bassins de rejets miniers, habitat du poisson, nappes d'eau, gestion de l'eau.
23 février 2012 Rencontre	ACEE, DOEC	Discussion de l'implication des Autochtones, participation du public et lignes directrices de l'ÉIE.	Implication des Autochtones, participation du public et lignes directrices de l'ÉIE.
1er mars 2012 Rencontre	DOEC	Notification des organismes règlementaires des travaux de référence réalisés jusqu'à présent concernant la faune, les milieux humides et les recensements de plantes rares. Discussion des accords de gérance des milieux humides et revue de l'approche qui sera suivie pour l'évaluation des CEV terrestres de l'ÉIE.	Zones de gérance des milieux humides, parcs et zones protégées, faune.
5 mars 2012 Rencontre	DNR	Présentation d'une mise à jour sur le projet et discussion avec le DNR des exigences du plan sur les avantages.	Apprentissage et formation, diversité en milieu de travail, services communautaires, transformation secondaire du minerai de fer.
26 mars 2012 Rencontre	DOMA, Town of Wabush, CBRE Real Estate Brokerage, Kendall Engineering Ltd, Plan Tech Environment, Town of Conception Bay South	Discussion de l'expansion proposée du parc industriel de Wabush et de la possibilité d'installer un camp de construction temporaire dans le nouveau parc industriel agrandi.	Infrastructure communautaire, entreprises locales, économie locale, qualité de l'eau.

Date et activité	Participant(s)	Résumé	Préoccupations soulevées
2 avril 2012 Rencontre	DOAE, DOMA, DTCR	Présentation d'une mise à jour sur le projet, discussion des méthodes d'évaluation socio-économique.	Apprentissage et formation, disponibilité de logement pour les travailleurs, disponibilité de travailleurs locaux, effets cumulatifs.
17 avril 2012 Téléconférence	MDDEP	Présentation d'un aperçu du projet et mise à jour sur les plus récents progrès de l'évaluation environnementale, implication du public et des Autochtones.	Qualité de l'air.
18 avril 2012 Lettre entrante	POC	Réponse au plan de préparation des installations de gestion des rejets miniers proposé par Alderon soumis en septembre 2011. POC a conclu que la proposition d'Alderon aura probablement des effets sur le poisson et l'habitat du poisson et a demandé de l'information supplémentaire.	Effets cumulatifs sur le poisson et l'habitat du poisson, population de poisson, habitat du poisson, activités de pêche.
18 avril 2012 Rencontre	DOEC	Présentation d'une mise à jour sur le projet, résumé de l'information de référence sur l'environnement atmosphérique recueillie jusqu'à présent et aperçu des méthodes d'évaluation.	Qualité de l'air, poussière, effets potentiels du dynamitage, qualité de vie.
19 avril 2012 Rencontre	DNR	Présentation d'une mise à jour sur le projet, résumé de l'approche d'évaluation des CEV de la topographie et des sols, discussion du drainage rocheux acide.	Drainage rocheux acide.
19 avril 2012 Rencontre	DOEC	Discussion des données de référence pour les ressources en eau et de l'approche de l'évaluation. Présentation d'une mise à jour sur le projet et l'implication du public et des Autochtones.	Calendrier de l'ÉE, nappes d'eau, approvisionnement en eau, qualité de l'eau.
20 avril 2012 Rencontre	DNR	Présentation d'une mise à jour des prévisions en matière d'emploi et d'approvisionnement à la suite de la rencontre du 5 mars 2012.	Apprentissage et formation, disponibilité de travailleurs locaux, diversité en milieu de travail, entreprises locales, économie locale, transformation secondaire du minerai.

Date et activité	Participant(s)	Résumé	Préoccupations soulevées
1er mai 2012 Lettre	DAES	Lettre informant le ministre qu'Alderon participera au groupe de travail provincial sur l'éducation, la formation, le recrutement et la rétention de travailleurs de métiers spécialisés.	Apprentissage et formation.
16 mai 2012 Rencontre	MDDEP	Présentation d'une mise à jour sur le projet.	Qualité de l'eau.
16 mai 2012 Rencontre	DOEC, DTCR	Présentation des résultats de l'Évaluation de l'aperçu des ressources du patrimoine historique et culturel de stage 1, et discussion de l'approche de l'ÉE.	Sites archéologiques, activités d'utilisation du territoire, oiseaux aquatiques.
22 juin 2012 Rencontre	DAES	Rencontre avec le sous-ministre adjoint concernant le groupe de travail sur les métiers spécialisés de Terre-Neuve.	Apprentissage et formation.
28 juin 2012 Rencontre	POC	Présentation d'un aperçu et d'une copie préliminaire de l'étude de référence pour le poisson, l'habitat du poisson et la pêche. Discussion de l'information préliminaire sur le franchissement de ruisseaux.	Population de poisson, emplacement de la voie ferrée, effets potentiels sur les activités de pêche.

10.8 Tableaux des commentaires et des réponses

Lors des activités d'implication des autochtones et de consultation publique, Alderon a documenté toutes les préoccupations et les commentaires des participants. Les préoccupations et les commentaires portant sur le terminal Kami sont résumés aux Tableaux 10.16 à 10.24 ci-dessous. Les réponses à toutes les questions et à tous les commentaires et l'endroit dans l'ÉIE où chaque préoccupation est abordée sont également inclus.

Tableau 10.16 Préoccupations soulevées par les parties prenantes concernant l'environnement atmosphérique

Préoccupation	Communauté / organisme	Résumé des commentaires présentés lors des activités de consultation et d'implication	Réponse / endroit dans l'ÉIE
Poussière	Sept-Îles	Deux résidents se renseignent sur les émissions de poussière associées au culbuteur de wagons.	Les wagons seront culbutés à l'intérieur d'un bâtiment doté de dépoussiéreurs pour traiter les émissions de poussières. La section 14.6 fournit plus de détails.
	Sept-Îles	Un résident se renseigne sur les émissions de poussière associées à l'excavation du roc.	Les effets des émissions de poussières associées à la construction seront de courte durée, et ces activités seront réalisées conformément aux normes de construction et aux pratiques exemplaires de l'industrie. La section 14.6 fournit plus de détails.
	Sept-Îles	Deux résidents se renseignent sur les émissions de poussière associées au chargement des navires.	C'est le port qui assurera la gestion du chargement des navires, conformément aux lois et aux règlements applicables en vigueur.
	Sept-Îles	Deux résidents se renseignent sur les mesures d'atténuation prévues pour contrôler les émissions de poussières diffuses des piles de concentré.	Les mesures de contrôle des émissions de poussières diffuses des piles de concentré comprennent l'ajustement de la hauteur de l'engin de mise et de reprise au tas et du mouillage, au besoin. La section 14.6 fournit des renseignements supplémentaires.
Effets cumulatifs d'industries multiples sur la qualité de l'air.	Sept-Îles	Un résident affirme être préoccupé par les effets cumulatifs liés à la présence d'autres entreprises. Il fait référence à un comité sur la qualité de l'air en indiquant qu'on n'a pas encore décidé où les capteurs d'évaluation de la qualité de l'air seraient installés. Une autre résident demande si Alderon prévoit installer des capteurs de qualité de l'air à Sept-Îles.	Alderon participera aux activités de surveillance de la qualité de l'air organisées à Sept-Îles. La section 14.6 fournit plus de détails.

Tableau 10.17 Préoccupations soulevées par les parties prenantes concernant les milieux humides

Préoccupation	Communauté / organisme	Résumé des commentaires présentés lors des activités de consultation et d'implication	Réponse / endroit dans l'ÉIE
Milieux humides	Sept-Îles	Il existe un milieu humide protégé dans le secteur de la Pointe-Noire.	L'analyse des cartes aériennes et le travail sur le terrain n'ont révélé aucun milieu humide dans la zone de développement du terminal de la Pointe-Noire et pour cette raison, il n'y a pas d'autre évaluation.

Tableau 10.18 Préoccupations soulevées par les parties prenantes concernant le poisson d'eau douce, l'habitat du poisson et la pêche

Préoccupation	Communauté / organisme	Résumé des commentaires présentés lors des activités de consultation et d'implication	Réponse / endroit dans l'ÉIE
Effets cumulatifs sur les poissons et l'habitat des poissons	CRE/CPESI	De nombreuses pressions sont exercées sur la baie, et je me préoccupe des effets cumulatifs. Ce serait formidable si certains des éléments du projet Kami pouvaient être éloignés de la rive.	Alderon a étudié diverses solutions au moment de choisir l'emplacement du terminal. Le site sélectionné avait la plus grande faisabilité économique et technique. La section 2.8 comprend de l'information supplémentaire à ce sujet. Alderon réduira au minimum les répercussions sur la baie des Sept-Îles, notamment en s'assurant que les effluents seront à tout le moins traités satisferont ou dépasseront les normes en vigueur. La section 16.6 comprend de l'information supplémentaire.
Population de poissons	Sept-Îles	Un résident demande quels seront les effets potentiels sur les poissons du ruisseau à la Baleine.	En réponse à la préoccupation soulevée quant à la présence de poisson sur le site du terminal, Alderon a procédé à un recensement des poissons et des habitats de poisson. Le chapitre 18 et l'Annexe E comprennent les résultats de ce recensement.
Habitat des poissons	Sept-Îles	Un résident affirme être préoccupé par l'augmentation du trafic ferroviaire sur la rivière Nipississ, et plus particulièrement sur les lieux de ponte du saumon. Il indique comment les vibrations attribuables au trafic ferroviaire pourraient détruire les lieux de ponte du saumon.	Les activités ferroviaires dans le secteur de la rivière Nipississ se situent hors de la portée du terminal Kami. Ces activités relèvent du mandat de QNS&L Railway, dont toutes les activités doivent se conformer aux règlements fédéraux et provinciaux relatifs aux poissons et à leurs habitats.

Tableau 10.19 Préoccupations soulevées par les groupes autochtones et les parties prenantes concernant les oiseaux, autre faune et leurs habitats et les zones protégées

Préoccupation	Communauté / organisme	Résumé des commentaires présentés lors des activités de consultation et d'implication	Réponse / endroit dans l'ÉIE
Parcs et zones protégées	Sept-Îles	Il existe un milieu humide protégé dans le secteur.	Le terminal Kami n'empiète sur aucune zone protégée ou désignée. La section 19.6 comprend l'évaluation des zones protégées pour le terminal Kami.
Effets potentiels sur les espèces sauvages	CRE	La baie des Sept-Îles est une importante zone de conservation pour les oiseaux migrateurs, et nous sommes préoccupés par les effets de la poussière du projet sur la baie.	Alderon a procédé à une modélisation de la dispersion pour le terminal Kami, et les résultats indiquent qu'aucun changement significatif de la qualité de l'air n'est prévisible à l'échelle locale ou régionale en raison des émissions du terminal Kami. La section 19.2 et l'Annexe G présentent les résultats de la modélisation.
	Sept-Îles	Un résident fait part de ses préoccupations quant aux oiseaux migrateurs et aux espèces d'oiseau en péril.	On a réalisé des recensements sur place dans le cadre de l'ÉIE afin d'identifier les habitats et les espèces qui pourraient être touchés par le terminal Kami. Ces recensements n'ont permis de trouver aucun habitat rare ou unique qui serait affecté par le terminal Kami. La section 19.5 fournit de l'information supplémentaire sur les espèces d'oiseau, y compris sur les oiseaux migrateurs.

Tableau 10.20 Préoccupations soulevées par les groupes autochtones et les parties prenantes concernant les espèces en péril et préoccupantes

Préoccupation	Communauté / organisme	Résumé des commentaires présentés lors des activités de consultation et d'implication	Réponse / endroit dans l'ÉIE
Effets potentiels sur les espèces en péril	Sept-Îles	Un résident fait part de ses préoccupations quant aux oiseaux migrateurs et aux espèces d'oiseau en péril.	En réponse aux préoccupations liées à la présence d'espèce d'oiseaux, notamment d'espèces migratrices, au terminal Kami, Alderon a réalisé des recensements pour déterminer la présence de telles espèces. Même si le site du terminal Kami chevauche des zones comportant des espèces d'oiseau en péril, les recensements sur le terrain n'ont permis de trouver aucune espèce d'oiseau rare à proximité du terminal Kami. La section 20.5 fournit de l'information supplémentaire sur les espèces d'oiseau, y compris sur les oiseaux migrateurs.

Tableau 10.21 Préoccupations soulevées par les parties prenantes concernant l'utilisation du territoire et des ressources à des fins traditionnelles par les autochtones

Préoccupation	Communauté / organisme	Résumé des commentaires présentés lors des activités de consultation et d'implication	Réponse / endroit dans l'ÉIE
Interaction possible avec les droits et les titres actuels des Autochtones	Uashat	Les Uashat ne se considèrent pas comme des Innus du Québec et, à cet égard, ils souhaitent participer au projet en entier et pas seulement aux composants québécois du port de Sept-Îles.	Alderon a collaboré de façon permanente avec les groupes autochtones sur le projet en entier (site de la mine, infrastructures portuaires). Alderon continuera de collaborer avec les groupes autochtones pendant toute la durée du projet. Pour plus de détails sur la collaboration avec les autochtones, consultez les sections 10.2 et 10.3.

Tableau 10.22 Préoccupations soulevées par les groupes autochtones et les parties prenantes concernant les autres utilisations actuelles du territoire et des ressources

Préoccupation	Communauté / organisme	Résumé des commentaires présentés lors des activités de consultation et d'implication	Réponse / endroit dans l'ÉIE
Beauté du paysage	Sept-Îles	Effets sur le paysage des installations du port, y compris des piles de stockage	Aucune répercussion n'est prévue sur la beauté du paysage pour les secteurs résidentiels de Sept-Îles, puisqu'ils sont situés du côté opposé de la baie par rapport au terminal Kami, à une distance d'environ 7 km. Le terminal ne représentera qu'un changement minime des installations portuaires actuelles. Pour plus de détails, consultez les sections 23.4 et 23.6

Tableau 10.23 Préoccupations soulevées par les parties prenantes concernant les services et infrastructures communautaires

Préoccupation	Communauté / organisme	Résumé des commentaires présentés lors des activités de consultation et d'implication	Réponse / endroit dans l'ÉIE
Effets cumulatifs sur les services et l'infrastructure communautaires	CRE	Effets socio-économiques cumulatifs	Au cours des quelques prochaines années, les activités de construction du terminal exigeront le recrutement de 200 à 300 travailleurs. Les effets cumulatifs sur le marché du logement et la congestion routière pourraient être significatifs, mais de courte durée. La section 24.7 comprend l'évaluation des

Préoccupation	Communauté / organisme	Résumé des commentaires présentés lors des activités de consultation et d'implication	Réponse / endroit dans l'ÉIE
			effets cumulatifs sur les services et les infrastructures communautaires.
	Conférence de l'ICM	N'êtes-vous pas préoccupé par le fait que le réseau ferroviaire du QNS&L devienne surutilisé?	La capacité du chemin de fer QNS&L a fait l'objet d'études selon divers scénarios de trafic futur, avec et sans le trafic associé au projet d'Alderon. Ces études ont permis de déterminer des stratégies d'amélioration des infrastructures pouvant assurer une qualité acceptable de service pour tout le trafic de QNS&L. La mise en œuvre de ces stratégies fait partie des négociations d'un contrat de roulage entre Alderon et QNS&L.
Disponibilité de logements pour les travailleurs	Sept-Îles	Un résident demande à quel endroit le personnel qui travaillera au projet sera logé. Il exprime ensuite ses préoccupations quant aux répercussions sur le logement au sein de la communauté. Il demande si des logements seront construits pour loger ces travailleurs.	Pour gérer les effets des activités de construction du terminal Kami sur l'offre de logements dans la région, Alderon collaborera avec les autorités locales et les autres parties prenantes pour régler les problèmes liés, s'il y a lieu, aux services et aux infrastructures communautaires. La section 24.6 présente l'évaluation des effets du terminal Kami sur le logement.
		En indiquant que le logement constituait une préoccupation, un résident souligne un certain nombre d'initiatives réalisées ou en cours de planification pour faire face à l'augmentation de la demande de logements.	
	CRE	Accès aux logements et aux services de Sept-Îles pendant la construction des installations portuaires.	
Trafic ferroviaire	Labrador City	La ligne de chemin de fer et la voie ferrée actuelles constituent une préoccupation. Alderon a-t-elle consulté QNS&L pour connaître le trafic ferroviaire total prévu entre 2015 et 2020?	La capacité du chemin de fer QNS&L a fait l'objet d'études selon divers scénarios de trafic futur, avec et sans le trafic associé au projet d'Alderon. Ces études ont permis de déterminer des stratégies d'amélioration des infrastructures pouvant assurer une qualité acceptable de service pour tout le trafic de QNS&L. La mise en œuvre de ces stratégies fait partie des négociations d'un contrat de roulage entre Alderon et QNS&L.
	M-LJ	L'augmentation du trafic attribuable au projet pourrait ralentir les trains de passagers et	

Préoccupation	Communauté / organisme	Résumé des commentaires présentés lors des activités de consultation et d'implication	Réponse / endroit dans l'ÉIE
		la livraison des marchandises (aliments et carburant) entre Sept-Îles et Schefferville.	
Services communautaires	Sept-Îles	Services communautaires	Pour gérer les effets des activités de construction du terminal Kami sur l'offre de logements dans la région, Alderon collaborera avec les autorités locales et les autres parties prenantes pour régler les problèmes liés, s'il y a lieu, aux services et aux infrastructures communautaires. Compte tenu des caractéristiques inhérentes à l'effectif requis, il est peu probable que ces travailleurs accroissent la pression sur les services sociaux, l'emploi, les services de santé et les programmes sociaux, sur les services et les programmes de formation et d'éducation, sur les services de sécurité publique, les services municipaux administratifs ou les services et infrastructures municipales. La section 24.6 présente l'évaluation des effets du terminal Kami sur les services et les infrastructures communautaires.
	CRE	Accès aux logements et aux services de Sept-Îles pendant la construction des installations portuaires.	Pour gérer les effets des activités de construction du terminal Kami sur l'offre de logements dans la région, Alderon collaborera avec les autorités locales et les autres parties prenantes pour régler les problèmes liés, s'il y a lieu, aux services et aux infrastructures communautaires. La section 24.6 présente l'évaluation des effets du terminal Kami sur le logement.

Tableau 10.24 Préoccupations soulevées par les parties prenantes concernant l'économie, l'emploi et les affaires

Préoccupation	Communauté / organisme	Résumé des commentaires présentés lors des activités de consultation et d'implication	Réponse / endroit dans l'ÉIE
Effets cumulatifs sur l'économie, l'emploi et les affaires	CRE	Effets socio-économiques cumulatifs	Les activités de constructions découlant des divers projets dans le secteur exigeront un effectif global de deux à trois mille travailleurs au cours de prochaines années, et de centaines de travailleurs supplémentaires pour la durée de ces divers projets. Les entreprises locales profiteront probablement à court et à long terme de contrats de fourniture de matériaux et de services. La section 26.10 fournit plus de détails sur les effets cumulatifs du projet sur l'économie, l'emploi et les affaires.
Apprentissage et formation		Le maire a suggéré qu'Alderon entre en contact avec les établissements scolaires et de formation de la région.	Alderon s'est engagée à établir et à maintenir des relations à long terme avec les parties prenantes. Alderon collaborera avec toutes les parties intéressées. Le chapitre 10 fournit de l'information supplémentaire sur les consultations menées jusqu'à ce jour.
Disponibilité et de la main-d'œuvre locale		Ferez-vous appel à des travailleurs locaux pour les activités ou organiserez-vous un horaire rotatif pour employés de l'extérieur?	Alderon s'est engagée à promouvoir la sous-traitance et l'emploi régional, y compris les occasions pour les communautés autochtones. Alderon collaborera en outre avec le forum économique régional pour maximiser l'emploi local. La section 26.6 comprend l'évaluation des effets du terminal Kami sur l'emploi et les affaires.
Entreprises locales	Conférence de l'ICM	De nombreux fournisseurs et entrepreneurs régionaux ont manifesté leur intérêt. À cet égard, je crois que nous devrions organiser des séances d'information à St. John's et à Sept-Îles lorsque notre stratégie de marché sera confirmée.	Alderon s'est engagée à promouvoir la sous-traitance et l'emploi régional, y compris les occasions pour les communautés autochtones. Alderon collaborera en outre avec le forum économique régional pour maximiser l'emploi local. La section 26.6 comprend l'évaluation des effets du terminal Kami sur l'emploi et les affaires.
	Sept-Îles	Participation de la communauté et des entreprises locales au processus d'approvisionnement pour les phases de construction et d'exploitation de la mine. Énoncer les intentions de l'entreprise en matière d'approvisionnement local.	

Préoccupation	Communauté / organisme	Résumé des commentaires présentés lors des activités de consultation et d'implication	Réponse / endroit dans l'ÉIE
	Sept-Îles	Le maire a suggéré qu'Alderon entre en contact avec le CLD, organisme voué au soutien des petites et moyennes entreprises. Il a aussi suggéré qu'Alderon communique avec la Chambre de commerce locale pour offrir de prendre la parole lors de l'une de ses activités. Il a enfin recommandé une rencontre avec l'Agence de développement économique de Sept-Îles, qui s'occupe des grandes entreprises.	Comme indiqué dans sa *Politique sur les relations avec la communauté*, Alderon s'est engagée à établir et à maintenir des relations positives à long terme avec toutes les parties prenantes. Alderon collaborera avec toutes les parties intéressées. Alderon collaborera avec le forum économique régional. Le chapitre 10 fournit de l'information supplémentaire sur les consultations menées.
Effets potentiels sur l'économie locale		Qu'arrivera-t-il aux employés au terme de la durée de vie prévue de la mine?	L'effectif sera tenu au courant des plans du projet et, comme c'est le cas avec tous les autres projets, sera réduit si les plans l'exigent.

11.0 AVANTAGES ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX DU PROJET KAMI

11.1 Introduction

Les avantages économiques et sociaux de la mine de fer Kami et de l'infrastructure ferroviaire sont présentés au chapitre 11 du Volume 1. Ce chapitre donne un aperçu des avantages économiques et sociaux du terminal Kami pour les résidents et les entreprises de la région de Sept-Îles, de la Région administrative de la Côte-Nord et de la province de Québec dans son ensemble. Ce chapitre présente 1) une description du contexte économique et social régional, incluant les conditions prévalentes dans les communautés Innu d'Uashat et de Maliotenam; 2) un résumé des avantages économiques résultant du terminal Kami; et 3) un résumé des avantages sociaux résultant du terminal Kami après la mise en œuvre des mesures d'amélioration économique et sociale et d'un programme de surveillance socio-économique par Alderon.

11.2 Contexte économique

Région administrative de la Côte-Nord

Avec une population en 2009 de 96 000 personnes environ, la Région administrative de la Côte-Nord représente 1,2 pour cent de la population du Québec. Les principaux centres de transformation des ressources de la région, Baie-Comeau et Sept-Îles, comptent la plus grande part de la population. Les principales ressources de la région comprennent :

- des forêts boréales qui recouvrent les trois quarts de la région;
- des pêcheries abondantes dans l'estuaire du St-Laurent et de nombreux lacs et rivières;
- des ressources minérales, incluant principalement du fer, mais aussi de l'ilménite (titane), du graphite et d'autres ressources potentielles; et
- des ressources récréatives et touristiques basées sur les activités de plein air.

Les principales sources d'emploi de la région sont la fabrication, les soins de santé et l'aide sociale, le commerce au détail, l'administration publique, l'éducation, les services d'hôtellerie et de restauration, et l'industrie minière. Outre les complexes hydroélectriques de la région qui comptent parmi les plus importants au Canada (p. ex., le complexe Manic-Outardes, le complexe de La Romaine en construction), les principales industries fondées sur les ressources sont l'extraction et la transformation des ressources minérales et forestières :

- des alumineries, dont deux des plus importantes au Canada (Alcoa à Baie-Comeau et Aluminerie Alouette à Sept-Îles);
- des usines de transformation du minerai de fer et de l'ilménite (IOCC et Cleveland Cliffs à Sept-Îles, ArcelorMittal à Port-Cartier, QIT Fer et Titane près de Havre-Saint-Pierre, etc.); et

- des usines de pâtes et papiers (incluant les usines Abitibi-Bowater à Baie-Comeau).

Les industries des ressources naturelles sont très cycliques. Bien que l'industrie des pâtes et papiers soit actuellement en difficulté, l'industrie de l'extraction et de la transformation minérale est en croissance rapide. Selon des statistiques provinciales [Institut de la Statistique du Québec (ISQ) 2011], cela se traduit par une augmentation du nombre d'emplois chez les adultes de 25 à 64 ans dans la Municipalité régionale de comté (MRC) de Sept-Rivières qui inclut Sept-Îles et Port-Cartier (augmentation de 4,8 pour cent de 2009 à 2010). La répartition des entreprises selon la taille dans les régions de la Côte-Nord et du Nord-du-Québec en 2009 était similaire à celle de la province de Québec dans son ensemble. Chaque région compte 44,5 petites et moyennes entreprises (PME) par millier d'habitants en 2009 [Développement économique Canada (DÉC) 2012]. La moyenne provinciale était de 37,6 PME par millier d'habitants (DÉC 2012).

En 2007, les régions de la Côte-Nord et du Nord-du-Québec avaient 30 entreprises exportatrices et des exportations totalisant 3 351,7 millions $, représentant 4,7 pour cent des exportations de la province (CED 2012). De 2004 à 2009, les investissements publics dans la région de la Côte-Nord ont baissé à un taux annuel moyen de 0,1 pour cent, comparativement à une augmentation de 12,4 pour cent pour toute la province de Québec (DÉC 2012). Durant la même période, les investissements privés dans la région de la Côte-Nord ont baissé à un taux annuel moyen de 3,2 pour cent, comparativement à une baisse de 0,9 pour cent pour toute la province de Québec (DÉC 2012).

MRC de Sept-Rivières et Ville de Sept-Îles

De 2009 à 2010, le nombre de travailleurs employés dans la MRC de Sept-Rivières a augmenté de 14 731 à 15 435, le taux d'emploi a augmenté de 73,4 pour cent à 77,5 pour cent et le salaire moyen est passé de 42 567 $ à 45 411 $ (ISQ 2011). Durant la même période, le taux d'emploi provincial a augmenté de 72,6 à 73,5 pour cent et le salaire moyen a augmenté de 36 304 $ à 37 173 $. Cela représente des caractéristiques d'emploi et de revenu plus favorables pour la région de Sept-Îles que pour l'ensemble de la province de Québec.

En 2009, la population âgée de 15 ans et plus de la Ville de Sept-Îles était de plus de 24 700 $. La main-d'œuvre disponible était de 16 900 personnes dont 15 500 avait un emploi. Le taux de chômage était de 8,8 pour cent. Le salaire moyen pour un travailleur masculin à temps plein était estimé à 53 023 $ et celui d'une travailleuse féminine à temps plein était estimé à 32 249 $ (Ville de Sept-Îles 2012).

Le secteur des services est le secteur le plus important de la ville de Sept-Îles sur les plans de l'emploi et du revenu. Il est représenté par 862 entreprises employant 10 897 personnes (Ville de Sept-Îles 2012). Les plus importants employeurs du secteur des services comprennent le commerce au détail (1 835 personnes), les services de santé et sociaux régionaux (1 459 personnes), la commission scolaire régionale (1 136 personnes), les bureaux des gouvernements fédéral, provincial et municipal (995 personnes) et les services d'hôtellerie et de restauration (975 personnes).

Reflétant l'importance des industries de l'extraction et de la transformation minérale dans l'économie régionale, le secteur minier jour un rôle important en matière d'emploi et de revenu à Sept-Îles. Les principaux employeurs comprennent l'IOCC avec 510 employés en 2008 et Cliffs Resources (Wabush Mines) avec 350 employés en 2009. Le secteur industriel joue également un rôle important en assurant 1 642 emplois en 2007 (Ville de Sept-Îles 2012). Les principaux employeurs dans le secteur manufacturier en matière du nombre d'employés, incluant l'Aluminerie Alouette et ses 970 employés, ainsi que 14 autres entreprises employant 642 personnes.

Le secteur de la construction représentait seulement 5,2 pour cent de la main-d'œuvre de Sept-Îles en 2006 (Statistiques Canada 2012). Toutefois, depuis 2012, le nombre d'heures-personnes travaillées dans la construction dans la région de la Côte-Nord a augmenté considérablement en raison de projets d'ingénierie et routiers de grande envergure (Roche 2012). De 2006 à 2010, le nombre de résidents de Sept-Îles employés dans le secteur de la construction a augmenté de 2 688 à 3 533 (Roche 2012). Cela signifie une augmentation de 31,4 pour cent sur quatre ans et se traduit par une augmentation de la capacité locale en matière de métiers diversifiés et d'emplois dans le secteur de la construction.

Communautés Innu de Sept-Îles

Les activités traditionnelles jouent encore un rôle important dans les communautés Innu d'Uashat et de Maliotenam. Elles comprennent la pêche au saumon, le trappage d'animaux à fourrure et la chasse (p. ex., caribou et oiseaux aquatiques) et elles sont décrites au chapitre 22).

Des taux de chômage élevés sont une préoccupation importante pour les deux communautés. D'après les données du recensement fédéral, le taux d'activité pour les adultes de 20 ans et plus d'Uashat et de Maliotenam était estimé à 53,5 pour cent en 2006. La même année, le taux d'emploi était de 34,4 pour cent, alors que le taux de chômage atteignait 35,7 pour cent. Le revenu moyen des membres de la communauté avec un emploi était estimé à 19 517 $. Environ 34 pour cent de ce revenu était couvert par les transferts du gouvernement [Affaires autochtones et développement du Nord (AADNC) 2012].

Le principal employeur d'Uashat mak Mani-Utenam est le conseil de bande qui offre des emplois directs au bureau du conseil de bande et à ses divers services (p. ex., développement économique, services sociaux, emploi et formation) et indirectement par le biais des fournisseurs de services connexes (p. ex., santé et services sociaux, commission scolaire) et entreprises. Environ 50 entreprises sont actives dans les deux communautés et les activités économiques sont concentrées dans le secteur forestier, la pêche, le trappage, la construction, la pourvoirie et les arts et l'artisanat.

Les entreprises de service auxquelles participe le conseil de bande sont le centre commercial des *Galeries Montagnaises* sur la route 138 et plusieurs entreprises de transport et de construction qui se sont développées en raison de travaux sur des projets régionaux tels que le barrage hydroélectrique Sainte-Marguerite-3 d'Hydro-Québec. Par exemple, l'expérience acquise sur le projet hydroélectrique a permis à une entreprise Innu locale d'obtenir un contrat

de la Ville de Sept-Îles pour la collecte des déchets domestiques et des matières recyclables dans la municipalité.

Un des plus importants défis auxquels la communauté fait face est de s'assurer que les jeunes puissent trouver des emplois dans la région. Plusieurs programmes de formation ont été mis en place pour les membres de la communauté avec la *Commission de la Construction du Québec* (CCQ) afin de leur permettre d'acquérir des compétences recherchées dans le secteur de la construction telles que la menuiserie et l'opération d'équipement lourd.

11.3 Avantages économiques du terminal Kami

Alderon est un important participant au développement et au soutien de l'infrastructure régionale. Alderon a récemment signé un accord avec l'Administration portuaire de Sept-Îles pour le financement d'une partie des coûts d'une nouvelle installation de transbordement à utilisateurs multiples que le port est en train de construire.

Phase de construction

La phase de construction du terminal Kami prévoit un total de 940 000 heures-personnes de travail représentant une masse salariale estimée à 56 millions $. Il est probable qu'une grande partie de la main-d'œuvre pouvant atteindre 300 personnes requise pour la phase de construction de deux ans sera recrutée à l'extérieur de la région en raison de la disponibilité limitée de travailleurs qualifiés dans la région de Sept-Îles. La phase de construction offrira cependant des occasions d'emploi pour des chômeurs ou de jeunes apprentis des régions de l'est du Québec (p. ex., Côte-Nord, Lac-Saint-Jean, Gaspésie) et autres qui sont touchées par un taux de chômage élevé.

Nous estimons que des investissements de 132 millions $ seront requis pour la construction du terminal Kami. Nous jugeons probable que nous pourrons acheter une partie des matériaux et de l'équipement requis pour la construction auprès d'entreprises situées dans la MRC de Sept-Rivières. Toutefois, la phase de construction offrira aussi des occasions d'affaires potentielles à des entrepreneurs et des fournisseurs ailleurs dans la province de Québec et plus loin.

Phase d'exploitation et d'entretien

Durant la phase d'exploitation et d'entretien du terminal Kami, les exigences en dotation de personnel sont estimées à moins de 20 travailleurs. Cependant, même si le niveau de dépenses pour la phase d'exploitation et d'entretien du terminal Kami au terminal de la Pointe-Noire est inconnu pour le moment, le terminal pourrait représenter d'importantes sources de revenus pour des entreprises situées dans la MRC de Sept-Rivières et les régions avoisinantes de l'est du Québec et ailleurs dans la province.

Du côté ferroviaire au terminal, d'importants contrats anticipés durant l'exploitation normale comprendront le transport ferroviaire et l'entretien des wagons et exigeront des contrats à long terme avec CFA (pour le transport ferroviaire) et avec un entrepreneur local d'entretien de wagons. Pour l'exploitation du terminal, les importants contrats anticipés durant cette période comprendront :

- le bail pour l'utilisation du site du Port de Sept-Îles;
- un contrat d'exploitation avec Logistec ou une autre entreprise du genre;
- des contrats d'entretien pour les systèmes mécaniques et électriques;
- des contrats de pièces de rechange pour l'équipement important;
- un contrat d'alimentation électrique avec Hydro-Québec;
- des contrats de fournitures de produits chimiques pour le traitement des eaux usées;
- des services de nettoyage et de concierge;
- un contrat pour l'approvisionnement en eau avec la Ville de Sept-Îles; et
- la fourniture et l'entretien de véhicules et d'équipement mobile.

Phase de mise hors service et de restauration

Les travaux requis au terminal Kami lors de la phase de mise hors service sont limités au nettoyage du site et au transfert de l'équipement au Port ou à une tierce partie. Par conséquent, aucun avantage important n'est anticipé en matière d'emploi ou d'affaires au niveau régional.

11.4 Avantages sociaux du terminal Kami

Des préoccupations ont été soulevées lors des consultations publiques à Sept-Îles réalisées au sujet du terminal Kami concernant l'implication des communautés et des entreprises locales dans le processus d'approvisionnement lors de la construction et de l'exploitation de la mine Kami. Des demandes ont été présentées à l'entreprise afin qu'elle déclare ses intentions concernant l'approvisionnement local. La communauté Innu d'Uashat mak Mani-Utenam a déclaré qu'elle veut aussi que des entreprises et des membres de la communauté bénéficient du terminal Kami. Des préoccupations ont été exprimées au sujet des effets potentiels du terminal Kami sur la capacité de logement locale.

Afin de répondre aux préoccupations régionales liées aux retombées locales résultant du terminal Kami, Alderon collaborera avec un nouveau forum économique régional afin de cerner les approches les plus appropriées pour optimiser les occasions d'emploi et d'affaires régionales durant les phases de construction et d'exploitation du terminal Kami, incluant la bande Innu Uashat mak Mani-Utenam. Alderon mettra également en œuvre les mesures d'amélioration ci-dessous durant la durée de vie du terminal Kami :

- promotion des occasions pour les entreprises et la main-d'œuvre locales et autochtones; et
- la promotion de la sous-traitance régionale pour les matériaux et les services.

Afin d'éviter de mettre une pression indue sur le marché résidentiel régional, Alderon collaborera avec les autorités et les principaux exploitants industriels et miniers locaux pour développer des solutions d'hébergement provisoires.

Dans l'ensemble, on s'attend à ce que le terminal Kami joue un rôle positif dans le bien-être économique et social des résidents et des entreprises de la région de Sept-Îles, de la Région administrative de la Côte-Nord et de l'ensemble de la province de Québec. On s'attend également à ce qu'il fasse une contribution positive au bien-être économique et social des communautés Innu d'Uashat et de Maliotenam. Les activités de construction et d'exploitation du terminal Kami mèneront à d'importants avantages régionaux directs et indirects, à court et à long terme en matière d'emploi et d'affaires. Ces activités contribueront également à l'expansion de l'activité économique et à la capacité industrielle de la région de Sept-Îles, ainsi qu'à l'implantation d'un programme d'amélioration de l'infrastructure et des services régionaux.

La région est actuellement en plein essor économique lié à l'expansion de l'exploitation minière dans le nord du Québec et au Labrador. Cette expansion est liée à une augmentation de la demande mondiale de minéraux qui est prévue durer plusieurs années.

Par conséquent, plusieurs projets industriels, miniers et d'infrastructure de grande envergure seront probablement construit au Port de Sept-Îles dans un avenir prévisible, incluant :

- l'expansion du port de la Pointe-Noire;
- les chemins de fer CFA et QNS&L;
- l'Aluminerie Alouette;
- la deuxième usine de bouletage de Port-Cartier (ArcelorMittal);
- le terminal Bloom Pointe-Noire (Cliffs Resources); et
- la mine d'apatite-magnétite Arnaud.

Dans le contexte actuel, le terminal Kami est parmi plusieurs projets industriels et miniers de grande envergure qui contribuent à une expansion importante de l'activité économique et de la capacité industrielle dans la région de Sept-Îles, ainsi qu'à un important programme d'amélioration de l'infrastructure et des services régionaux. Outre les améliorations planifiées au port et à l'infrastructure ferroviaire, plusieurs autres programmes ont été mis en place pour améliorer le réseau routier régional et fournir du logement, des services éducatifs, de santé et sociaux pour les résidents et pour les travailleurs attirés dans la région. Plusieurs comités régionaux ont récemment été établis pour améliorer les avantages d'affaires et d'emploi et appuyer le développement de services de logement pour accommoder la population croissante.

12.0 AVANTAGES DE L'ÉE POUR LES CANADIENS

Alderon utilise une ÉE, en tant qu'outil de planification, afin d'intégrer dans la planification et la conception du terminal Kami les questions et les implications soulevées par les groupes autochtones et les parties prenantes. Dans la mesure du possible, le terminal Kami a été conçu pour éviter ou atténuer les effets environnementaux négatifs. Alderon s'est engagée à développer le terminal Kami d'une manière durable et de contribuer ainsi à la santé de l'environnement, de l'économie et des collectivités. Conformément à l'article 4.14 des lignes directrices de l'ÉIE, nous avons amorcé une discussion sur la manière dont le processus d'ÉE du terminal Kami offrira des avantages aux Canadiens et en voici les principaux volets :

- avantages environnementaux;
- développement durable;
- participation du public;
- innovations technologiques;
- connaissances scientifiques; et
- avantages pour la société et la communauté.

12.1 Maximisation des avantages environnementaux

La conception et la planification soigneuses du terminal Kami se sont traduites par la minimisation des effets environnementaux négatifs et la maximisation des effets environnementaux positifs. Par exemple :

- Les systèmes de convoyeurs du terminal Kami sont enfermés afin de minimiser le bruit et la production de poussière;
- la boucle ferroviaire est située à côté de la future boucle ferroviaire de Cliffs Québec Iron Mining Limited (anciennement Consolidated Thompson) afin de limiter l'empreinte combinée des deux structures; et
- la longueur de la boucle a été minimisée et celle-ci est presque entièrement située sur des terrains portuaires artificialisés.

12.2 Soutien du développement durable

Le développement durable, tel que défini dans la LCEE, signifie du développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre à leurs propres besoins. L'évaluation environnementale est une manière efficace d'intégrer les facteurs environnementaux dans la planification et le processus décisionnel d'une manière qui favorise le développement durable.

Alderon est engagée à développer le terminal Kami dans un cadre de développement durable. Dans cette perspective, le terminal Kami est conçu et sera construit et exploité en considérant la maximisation de la valeur future de l'installation pour le transfert à la fin de la vie utile de la mine. À chaque étape, des décisions sont prises en tenant compte de leur effet sur le nettoyage final des terrains et du transfert de l'équipement à une tierce partie.

Dans l'environnement socio-économique, le terminal Kami offrira aux travailleurs et aux entreprises une nouvelle expérience et des capacités leur permettant d'être concurrentiels pour des emplois et des occasions d'affaires sur d'autres projets et, dans certains cas, dans d'autres industries. Également liés au terminal Kami seront des investissements dans l'infrastructure, l'éducation, la formation et possiblement la recherche et développement qui faciliteront et alimenteront le développement économique durable de l'ensemble de la province.

12.3 Participation du public

Alderon est engagée à impliquer les groupes autochtones, les municipalités et d'autres parties prenantes publiques dans tous les volets du projet et continuera à le faire tout au long du processus d'ÉE et durant toutes les phases du terminal Kami.

L'avis du public a influencé la conception du terminal Kami de plusieurs façons :

- les parties prenantes ont soulevé des questions concernant le bruit et la production de poussière, par conséquent, le système de convoyeurs du terminal Kami sera enfermé; et
- Alderon construira un bassin de retenue des eaux de ruissellement afin d'alléger les inquiétudes concernant la contamination potentielle de l'eau qui a été mentionnée par les parties prenantes. Le bassin comportera des doublures pour collecter le ruissellement et les effluents seront traités avant d'être déchargés dans l'environnement.

Durant tout le processus d'ÉE, les activités de consultation et d'implication d'Alderon visent à informer et à demander l'avis et de l'information des groupes autochtones, des parties prenantes et du public. Ces activités et les principales implications qui ont été soulevées sont décrites au chapitre 10. Grâce à des programmes d'implication publique continus, Alderon a donné l'occasion au public de s'informer et de commenter la proposition de développer le terminal Kami.

12.4 Innovations technologiques

Le terminal Kami est similaire à d'autres installations dans la région et des mesures éprouvées seront utilisées pour atténuer les effets environnementaux. L'exigence d'employer des solutions technologiques novatrices n'est pas anticipée pour le moment, mais elles seront envisagées à l'avenir, le cas échéant.

12.5 Connaissances scientifiques accrues

La compréhension de l'environnement existant dans et autour de la zone du terminal Kami a été grandement accrue à la suite des études environnementales effectuées à l'appui de cette ÉE. Ces études ont documenté les conditions biophysiques et socio-économiques existantes et

elles ont augmenté la compréhension de l'environnement dans et autour de la zone du terminal Kami. Les études environnementales réalisées comprennent :

- un modèle de la qualité de l'air et un modèle du bruit et des mesures de contrôle du bruit;
- un levé archéologique;
- un levé de référence aquatique (poisson et habitat du poisson, y compris la qualité de l'eau);
- étude des plantes rares;
- étude des amphibiens et des reptiles; et
- étude des oiseaux chanteurs de la forêt.

De plus amples détails sont fournis aux chapitres 14 à 26 et dans les études de référence accompagnant cette ÉIE.

12.6 Avantages pour la société et la communauté

Alderon est un important participant au développement et au soutien de l'infrastructure régionale. Alderon a récemment signé un accord avec l'Administration portuaire de Sept-Îles pour le financement d'une partie des coûts d'une nouvelle installation de transbordement à utilisateurs multiples que le port est en train de construire. D'autres avantages pour la société et la communauté comprennent :

- des occasions pour les entreprises et la main-d'œuvre locales et autochtones;
- des occasions pour la sous-traitance régionale en matière de matériaux et de services;
- des emplois et du revenu personnel et familial dans l'est du Québec et du Canada en général;
- une autonomie personnelle et le bien-être personnel et familial accrus;
- l'expérience et l'expertise commerciale associée, y compris celles liées à la santé, la sécurité et l'environnement aux pratiques commerciales, se traduisant par une augmentation des capacités, de la compétitivité et d'un certain esprit d'entreprise; et
- des revenus provinciaux et municipaux par le biais des taxes aux entreprises, à l'emploi et commerciales.

13.0 RÉSUMÉ DE L'ÉVALUATION ET DES CONCLUSIONS

Alderon propose de construire et d'exploiter un projet de mine de fer dans l'ouest du Labrador et d'un terminal et d'une boucle ferroviaire associés à Sept-Îles, Québec (le projet). Au Québec, Alderon planifie la construction d'une installation de déchargement, d'empilage, de stockage et de reprise du concentré et l'infrastructure ferroviaire connexe (boucle ferroviaire) (le terminal Kami). Le terminal Kami sera situé au terminal de la Pointe-Noire au Port de Sept-Îles, Québec. Le terminal Kami a été conçu et sera construit pour atténuer les effets environnementaux négatifs à des niveaux acceptables. Le terminal Kami produira des effets positifs pour l'économie, les emplois et les entreprises au niveau local et provincial.

Le terminal Kami est assujetti à la LCEE. Les lignes directrices de l'ÉIE ont été fournies le 26 juin 2012 (ACEE et DOEC 2012).

Alderon a été impliquée dans un programme de consultation complet avec des groupes autochtones et une gamme de parties prenantes, incluant les trois municipalités adjacentes au projet, les propriétaires de chalets et le grand public. Les activités de consultation incluent la consignation et la discussion des préoccupations, et la présentation d'information au sujet du projet. Alderon a intégré dans la planification et la conception du projet les préoccupations et les enjeux soulevés par les groupes autochtones et les parties prenantes. La fréquence à laquelle les préoccupations sont soulevées a été consignée lors des activités d'implication. La Figure 13.1 montre les préoccupations soulevées pour chaque CEV au terminal Kami sur une base proportionnelle. Les sujets soulevés les plus souvent étaient :

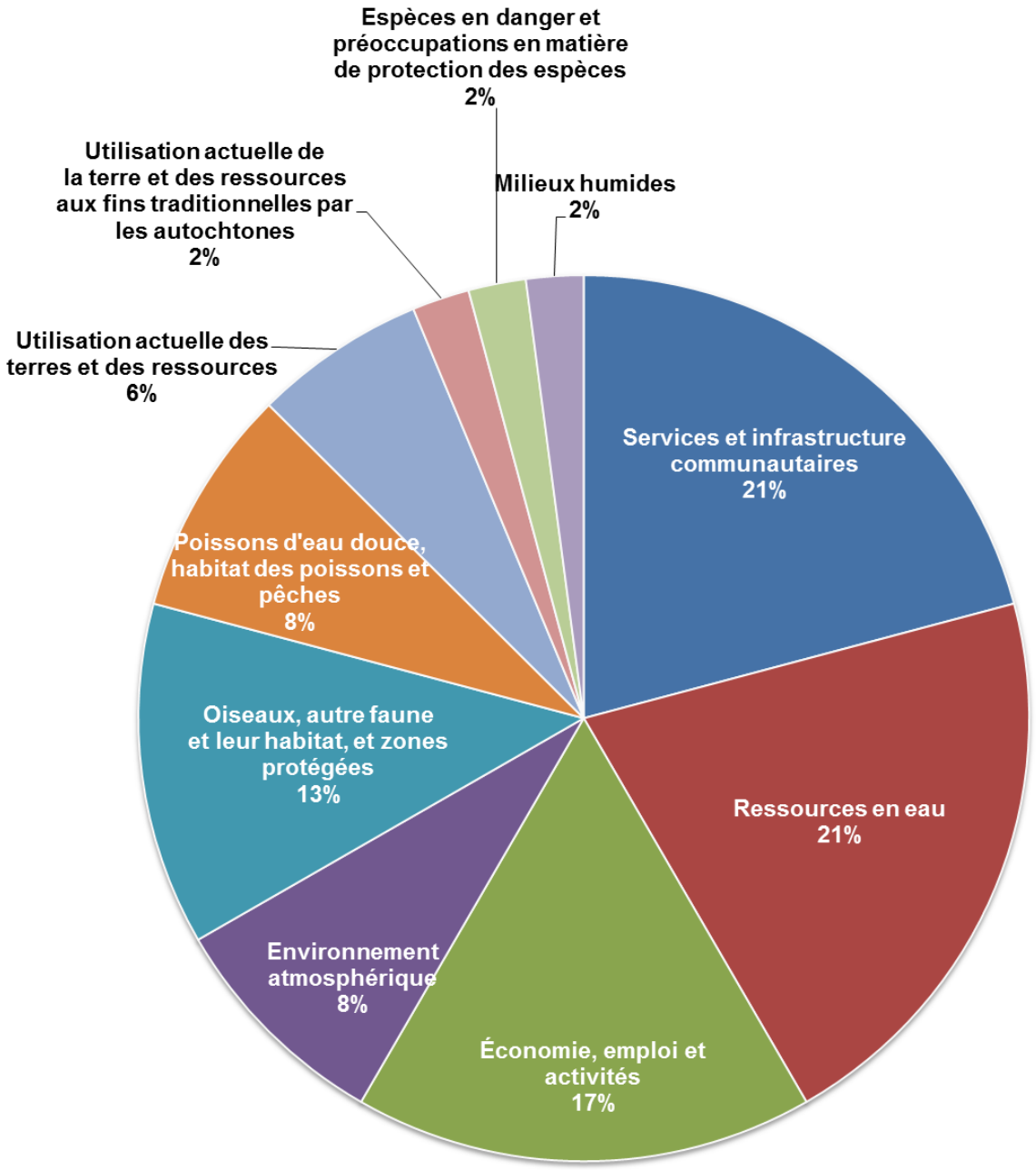
- les services communautaires et l'infrastructure (p. ex., le logement et la circulation);
- les ressources en eau (p. ex., la contamination des nappes d'eau);
- l'économie, l'emploi et les affaires (p. ex., main-d'œuvre locale, entreprises locales);
- les oiseaux, autres animaux et leur habitat et les zones protégées (p. ex., oiseaux migrateurs); et
- l'environnement atmosphérique (p. ex., poussière, bruit, qualité de l'air, vibrations).

Les préoccupations soulevées pour chaque CEV, ainsi que les réponses et les mesures d'atténuation proposées par Alderon, sont résumées dans les sections qui suivent. Les commentaires et les réponses sont donnés en détail au chapitre 10 et aux chapitres 14 à 26.

Les préoccupations soulevées par les groupes autochtones et le public et les exigences prescrites dans les lignes directrices de l'ÉIE ont été abordées en évaluant les effets environnementaux qui résulteront ou qui pourraient résulter des phases de construction, d'exploitation et d'entretien, et de mise hors service et de restauration du projet. Pour concentrer l'évaluation environnementale, les effets ont été évalués pour des CEV identifiées. L'évaluation détaillée des effets pour chaque CEV est présentée dans les chapitres 14 à 26. En résumé, il est peu probable que le terminal Kami produise des effets résiduels négatifs d'une

manière isolée ou cumulativement avec d'autres projets et activités. Des accidents et des défaillances, s'ils se produisaient, pourraient produire des effets importants pour certaines CEV, mais il est peu probable qu'ils se produisent étant donné le degré de planification réalisée et les normes prescrites.

Figure 13. 13-1 Répartition des questions soulevées lors des activités d'implication des Premières nations et de consultation publique



Les conclusions de l'évaluation environnementale ont été résumées dans les Tableaux 13.1 à 13.9. Pour chaque CEV, les renseignements suivants sont fournis :

- les effets environnementaux négatifs potentiels du terminal Kami;
- les mesures d'atténuation et de compensation proposées;
- le suivi proposé;
- les effets résiduels potentiels;
- les effets cumulatifs potentiels;
- les effets potentiels des accidents et des défaillances;
- les normes et directives applicables;
- les commentaires du public, incluant les réponses;
- les commentaires de groupes ou de personnes autochtones, incluant les réponses;
- la relation de la CEV avec les droits autochtones et issus de traités établis ou potentiels d'un groupe autochtone; et
- les engagements pris par Alderon, incluant le calendrier et la responsabilité de chacun.

13.1 Environnement atmosphérique

Cette évaluation s'est largement inspirée de la caractérisation détaillée des conditions de référence pour la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre (GES) présentées dans l'étude de modélisation de la dispersion des polluants (Annexe G, Stantec 2012a).

L'environnement atmosphérique est une CEV en raison :

- de la protection de la santé et de la sécurité humaines, de la santé écologique et de l'esthétique;
- des récepteurs humains et fauniques potentiellement sensibles;
- des dispositions de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (CEPA) et le *Règlement sur la qualité de l'atmosphère* du Québec (RQAQ); et
- la possibilité d'émission de GES.

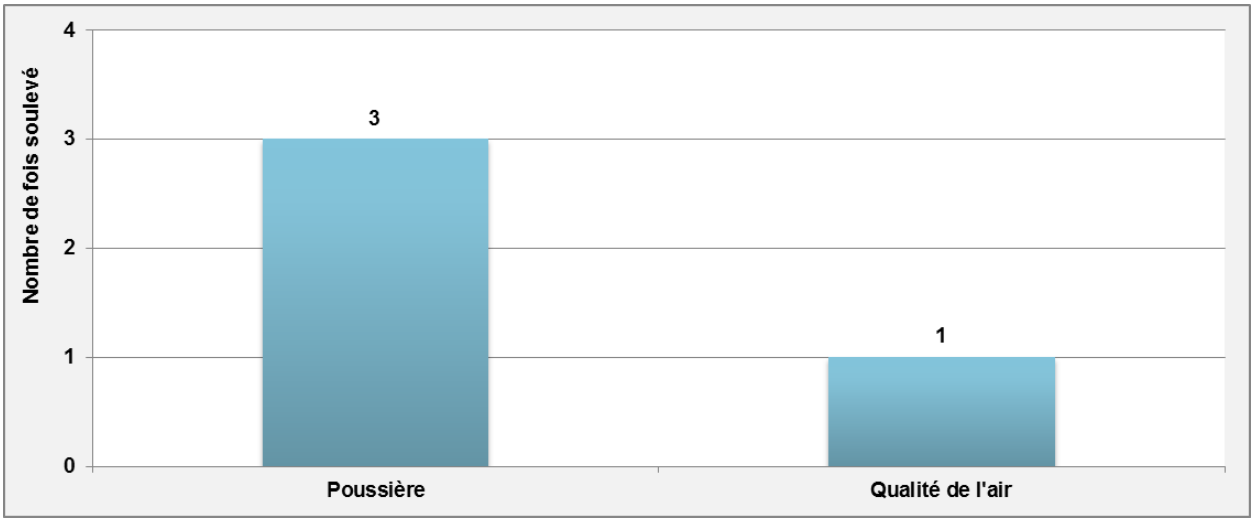
Une évaluation détaillée des effets du terminal Kami sur l'environnement atmosphérique est présentée au chapitre 14 de cette ÉIE.

Préoccupations

La qualité de l'air a également été sélectionnée en raison de préoccupations potentielles qui ont été soulevées lors des consultations. Les préoccupations liées à l'environnement atmosphérique sont présentées à la Figure 13.2. Ces préoccupations incluent les commentaires et les questions soulevées par des participants lors des activités de consultation publique et

d'implication des Autochtones. La poussière peut être une préoccupation. Les participants ont demandé si de la poussière serait produite par le déblayage du roc et si de la poussière pénétrerait dans la baie lors du transbordement du concentré des wagons au navire. On a demandé à Alderon d'identifier les mesures d'atténuation qui serviront à contrôler la poussière des piles de stockage. Les participants étaient également préoccupés par les effets cumulatifs de plusieurs industries sur la qualité de l'air dans la région. On a demandé de l'information sur la manière dont Alderon évaluera les effets cumulatifs. En réponse à ces préoccupations, Alderon mettra en œuvre diverses mesures d'atténuation pour contrôler les émissions de poussière libre durant la construction et l'exploitation, incluant des convoyeurs enfermés et des dépoussiéreurs. Alderon participera également aux activités de surveillance de la qualité de l'air organisées à Sept-Îles.

Figure 13-2 Fréquence des préoccupations soulevées concernant l'environnement atmosphérique



Méthodologie

L'évaluation des effets liés au terminal Kami sur l'environnement atmosphérique emploie deux ZÉL. La première ZÉL inclut la ZDP et les zones adjacentes où des effets environnementaux liés au terminal Kami peuvent raisonnablement affecter la qualité de l'air, les émissions de GES, les vibrations et l'éclairage ambiant. Elle est définie comme étant une zone de 30 km (d'est en ouest) sur 30 km (du nord au sud) centrée sur les activités liées au terminal Kami. La ZÉL inclut la ville de Sept-Îles, Québec. Une seconde ZÉL a été définie pour évaluer les effets sur l'environnement acoustique. Cette ZÉL est plus petite, s'étendant sur 20 km par 20 km des activités liées au terminal Kami. Les limites des deux ZÉL sont présentées à la Figure 13.3.

Deux ZÉR sont également décrites dans la CEV de l'environnement atmosphérique. L'une définit la zone d'évaluation des effets liés au terminal Kami sur l'environnement acoustique, les vibrations et l'éclairage ambiant. Elle inclut une zone incluant les réserves autochtones avoisinantes et d'autres projets actuels ou proposés tenus en ligne de compte pour l'évaluation cumulative. Les limites de la ZÉR sont présentées à la Figure 13.3. Une seconde ZÉR est

définie pour la qualité de l'air et les émissions de GES qui s'étend à l'ensemble de la province (Figure 13.4).

Les limites administratives varient selon la CEV. La protection et la gestion de la qualité de l'air relèvent des gouvernements provincial et fédéral. Les politiques et règlements importants comprennent le RQAQ, les *Normes pancanadiennes* (SCF 1998) et les *Objectifs nationaux de qualité de l'air ambiant* (ONQAA) (1999). La déclaration des émissions de GES est régie par des règlements provinciaux et fédéraux par le biais du *Règlement sur la déclaration obligatoire de certaines émissions de contaminants dans l'atmosphère* en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* du Québec(LQEQ) et l'article 46(1) de la LCPE si des émissions produites par des activités désignées sont supérieures au seuil de déclaration. En matière d'environnement acoustique, Santé Canada et la province de Québec ont publié des lignes directrices sur les niveaux de bruit. Ces lignes directrices sont applicables à tous les récepteurs entourant le terminal Kami. En ce qui concerne les vibrations, des projets peuvent suivre les directives présentées dans des normes telles que les critères de la Federal Transit Administration, pour limiter les risques de gêne. La qualité de l'éclairage ambiant n'est pas réglementée directement, mais le terminal Kami suivra les lignes directrices énoncées par la CIE.

Environnement actuel

Le climat de Sept-Îles est subarctique avec de longs hivers froids et de courts étés doux. La présence du golfe du St-Laurent produit une influence maritime avec un taux d'humidité accru, de brouillard et du climat plus froid, particulièrement en été lorsque le vent est du sud.

La qualité de l'air ambiant est caractérisée par la présence d'activités industrielles incluant l'Aluminerie Alouette, l'usine de bouletage de Wabush Mines / Cliffs, le terminal de transbordement Lake Bloom / Cliffs, le terminal de transbordement ICO-Rio Tinto et le parc de réservoirs de produits pétroliers de la Pétrolière Impériale. La qualité de l'air ambiant est également affectée par les sources de pollution urbaines typiques telles que la circulation automobile et le chauffage au bois.

Le terminal Kami sera situé au sud de la baie des Sept-Îles, à proximité des installations portuaires de Cliffs et de l'Aluminerie Alouette sur la Pointe-Noire avec des niveaux d'émissions sonores similaires. Les zones avoisinantes peuvent être adéquatement décrites comme rurales ou côtières.

Il n'y a pas de sources de production de vibrations identifiée près de la ligne sauf de la circulation à d'autres fins. On s'attend à ce que les vibrations existantes soient généralement produites par la nature avec une légère influence des activités industrielles lointaines.

Figure 13-3 Zone d'étude locale pour l'environnement atmosphérique et zone d'étude régionale pour le bruit, la lumière et les vibrations

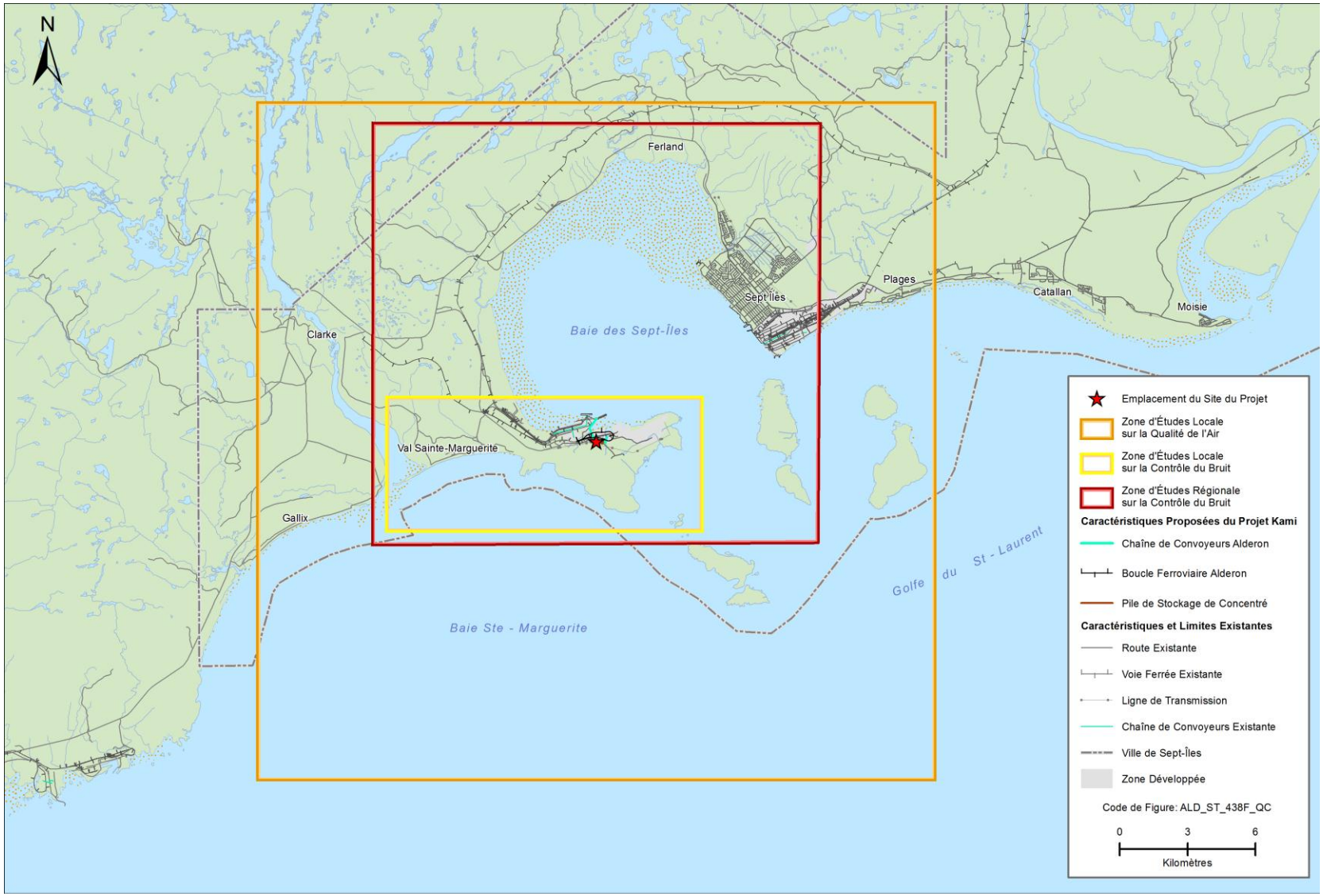


Figure 13-4 Zone d'étude régionale pour la qualité de l'air et les émissions de GES

Évaluation des effets

L'évaluation des effets environnementaux sur l'environnement atmosphérique a tenu compte de toutes les activités du terminal Kami. On s'attend à des effets environnementaux principalement durant les phases de construction et d'entretien. Durant la phase de construction :

- Les changements potentiels de la qualité de l'air sont principalement associés aux activités de dynamitage et de broyage du roc. Selon les prédictions, les concentrations cumulatives au niveau du sol de tous les contaminants atmosphériques et les périodes servant au calcul de la moyenne devraient demeurer sous les critères applicables pour les sites de récepteurs spéciaux.
- Les changements potentiels dans les émissions de GES sont principalement associés à la consommation de carburant et aux émissions de l'équipement lourd et des véhicules circulant sur le site. Les effets environnementaux ne devraient pas être substantiels. Des émissions acoustiques potentielles peuvent résulter d'activités telles que le dynamitage, le soudage, l'érection d'infrastructures et du transport de matériaux sur place. Ces émissions sonores seront de nature intermittente et il est peu probable qu'elles affectent significativement les résidences les plus proches du site qui sont à plus de 1 km.
- Les changements potentiels des vibrations peuvent être le résultat d'activités sur le site et hors site, y compris le débroussaillage, la construction en utilisant de la machinerie typique et du dynamitage contrôlé. Le dynamitage sera périodique et sera conçu pour être peu ou pas perceptible. Étant donné que les activités de constructions ne devraient pas se produire simultanément et que les vibrations typiquement associées à l'équipement de construction devraient diminuer sous le niveau perceptible à quelques mètres du site, les effets produits par la construction ne devraient pas être importants.
- Les changements potentiels des émissions lumineuses comprennent l'éblouissement et la lueur atmosphérique causés par l'équipement d'éclairage mobile.

La phase d'exploitation produira également des effets environnementaux liés à l'environnement atmosphérique.

- Les changements potentiels dans la qualité de l'air durant cette phase seront principalement associés aux émissions de poussière lors du transport ferroviaire et du transbordement. Les résultats de la modélisation montrent que bien que des émissions de poussière puissent se disperser aux sites de réception dans certaines conditions météorologiques, leur étendue sera localisée et elles seront de courte durée. Les concentrations les plus élevées seront observées au-dessus des propriétés habitées avoisinantes zonées pour l'utilisation industrielle, principalement sur le sommet de la péninsule Marconi. Les émissions potentielles de GES résultant de l'exploitation seront associées au transport du concentré de la mine au terminal de transbordement par des locomotives diesel. Les émissions de GES produites par le terminal Kami tomberont sous les seuils provinciaux et fédéraux de 0,01 pour cent du total provincial d'émissions de GES et à; moins de 0,001 pour cent du total national d'émissions de GES.

- Les changements potentiels dans l'environnement acoustique seront probablement à une fréquence plus continue et plus importante sur le plan de l'étendue durant la phase d'exploitation que durant la phase de construction. La majorité des émissions sont prévues à chaque point de transfert du concentré, ainsi qu'en raison du fonctionnement des convoyeurs et du trafic ferroviaire menant au port et sur la boucle ferroviaire sur le site lui-même. Bien que du bruit sera produit, les émissions de bruit cumulatives ne dépasseront pas le niveau de 2,2 pour cent de gêne élevée au site le plus affecté (Cran-de-fer) et demeurera bien en-dessous du seuil de gêne élevée de 6,5 pour cent établi par Santé Canada pour les habitations.
- Des vibrations potentielles peuvent être associées au trafic ferroviaire, mais les vibrations et le bruit au niveau du sol estimés n'auront pas d'effet perceptible sur les résidences les plus proches et les effets environnementaux des vibrations causées par le chemin de fer ne seront pas importants.
- Des changements potentiels des émissions lumineuses peuvent être produits par l'installation de luminaires permanents sur le site et des feux des locomotives. Les émissions lumineuses des installations seront minimes en raison de l'utilisation de luminaires spéciaux, de la distance et des écrans topographiques. Les feux des trains utilisant le terminal Kami sont moins faciles à contrôler parce que la sécurité et l'efficience de l'exploitation exigent de l'éclairage efficace. Les feux des locomotives peuvent avoir un effet environnemental négatif potentiel sur les résidences situées de l'autre côté de la baie des Sept-Îles et le long de la voie ferrée.

Mesures d'évitement et d'atténuation

Pour contrôler les changements de qualité de l'air, les mesures d'évitement et d'atténuation comprennent :

- l'utilisation d'un dépoussiérant approuvé et du mouillage des routes, au besoin;
- de limites de vitesse applicables sur le site;
- l'utilisation de foreuses équipées de dépoussiéreurs ou de dépoussiérage à l'eau;
- l'utilisation de détecteurs de CO aux récepteurs à proximité lors du dynamitage;
- l'ajustement de la surface de dynamitage, au besoin;
- un système de convoyeur enfermé;
- un bâtiment de culbuteur de wagons fermé et équipé d'un dépoussiéreur;
- l'installation de dépoussiéreurs aux points de transbordement;
- l'utilisation d'un engin d'empilage à hauteur réglable afin de limiter la hauteur en chute libre matériau;
- l'inspection régulière des dépoussiéreurs; et
- la pulvérisation d'eau sur la surface du sol afin de limiter l'érosion éolienne, au besoin.

Pour contrôler le niveau des émissions de GES résultant du terminal Kami, les mesures d'évitement et d'atténuation comprendront :

- l'utilisation d'hydroélectricité à faible CO_2 pour l'exploitation de l'infrastructure.

Pour contrôler les changements à l'environnement acoustique résultant du terminal Kami, les mesures d'évitement et d'atténuation comprendront :

- l'utilisation d'un système de convoyeur enfermé;
- des points de transbordement de convoyeurs enfermés;
- des zones tampons de végétation;
- l'installation de silencieux adéquats; et
- l'entretien complet et régulier des véhicules.

Pour minimiser les effets sur la qualité de la lumière ambiante, les mesures d'atténuation comprendront :

- l'utilisation du minimum d'éclairage requis;
- le maintient du couvert végétal;
- l'utilisation de luminaires à limite horizontale;
- l'emplacement de luminaires latéraux du côté sud de l'installation; et
- l'orientation de l'éclairage latéral direct vers le côté opposé à la baie des Sept-Îles.

Évaluation des effets cumulatifs

Des effets cumulatifs potentiels peuvent se produire en raison de la superposition du terminal Kami et d'autres projets, existants ou à venir, dans les environs du terminal Kami. Bien que l'on ne s'attend à aucune interaction avec l'expansion de l'usine de bouletage de Port-Cartier en raison de la distance du terminal Kami, des interactions sont anticipées entre le terminal Kami et les cinq projets restants.

En matière d'effets cumulatifs sur la qualité de l'air, le terminal Kami produira de la poussière. Toutefois, la nature des activités et l'intégration de mesures d'atténuation à la conception de l'installation signifient que les émissions annuelles estimées de contaminants dans l'air seront considérablement inférieures à celles se produisant déjà dans la région. On s'attend à ce que le terminal Kami contribue relativement peu aux émissions régionales d'autres contaminants atmosphériques et les émissions additionnelles seront pratiquement neutres. Le trafic ferroviaire accru associé au terminal Kami n'augmentera pas les concentrations dans l'air ambiant, mais augmenteront la fréquence de courte durée associée au passage de trains.

Ces effets cumulatifs des émissions de GES seront faibles, représentant moins de 0,01 pour cent des émissions provinciales totales de GES et moins de 0,001 pour cent des émissions nationales de GES.

Les activités au terminal Kami pourraient potentiellement interagir avec les opérations ferroviaires de l'IOCC et de Cliffs et mener à des effets acoustiques cumulatifs. Cependant, la modélisation des résultats du bruit indique que les effets environnementaux résiduels dans l'environnement acoustique du terminal Kami produiront une augmentation négligeable de la pression sonore de tous les sites avoisinants. Dans tous les cas, les critères de Santé Canada et des directives québécoises en matière de bruit ne seront pas dépassés et donc que les effets cumulatifs des émissions sonores ne seront pas importants.

On s'attend à ce que les vibrations produites lors des activités de construction du terminal Kami seront rares, de courte durée et localisées, et qu'elles seront peu susceptibles d'avoir une interaction importante avec les sources de vibrations des sites portuaires de Cliffs et de l'IOCC. Les vibrations produites par le chemin de fer ne devraient pas être perceptibles à moins de 80 m et ne devraient donc pas affecter la résidence la plus proche située à 800 m de la ZDP. Les effets cumulatifs des vibrations ne sont donc pas jugés importants.

L'éclairage mal conçu peut causer de l'éclairage importun et des émissions de lumière dangereuses, ainsi qu'augmenter substantiellement la présence de lumière dans le ciel nocturne. L'éblouissement et l'intrusion de lumière sont extrêmement localisés et peu d'interaction est donc anticipée. Certaines interactions peuvent se produire sur le plan des lueurs en raison de l'interaction entre les trois ports. Grâce à la mise en œuvre des mesures d'atténuation proposées, la contribution du terminal Kami aux effets cumulatifs résiduels ne devrait pas être importante.

Accidents et défaillances

Déraillement

Un déraillement peut avoir une interaction avec l'environnement atmosphérique en raison d'une augmentation soudaine et importante des émissions sonores lors du déraillement. Les émissions sonores subséquentes seraient produites par l'équipement lourd utilisé pour le nettoyage. Les émissions de bruit et les émissions potentielles de poussière libre pourraient durer jusqu'à la fin du nettoyage. Des émissions de GES seraient produites par l'utilisation d'équipement alimenté par des carburants fossiles, tel que du diesel. Les émissions de contaminants atmosphériques et de GES associées à des accidents ou à des défaillances seront limitées, localisées et de courte durée. Il est donc probable que les effets environnementaux soient peu importants. Aucune interaction avec l'environnement sur le plan des vibrations ou de la lumière n'a été identifiée lors de l'évaluation.

Incendie de forêt

Le terminal Kami de la Pointe-Noire est situé près d'une zone boisée. Bien que cela soit peu probable, les activités au terminal Kami impliquant l'utilisation de chaleur ou de flammes peuvent causer un incendie. L'étendue et la durée de l'incendie ainsi produit dépendront des

efforts d'intervention et des conditions de la météo. Toutefois, en règle générale, il est probable qu'il soit relativement facile à contrôler étant donné la forme de la péninsule et le court délai de réponse en raison de la présence humaine continue au port. Les mesures d'intervention d'urgence en cas d'incendie seront intégrées PIU du Port de Sept-Îles, de la Ville de Sept-Îles et de la Sopfeu. Les effets environnementaux sur la qualité de l'air résultant d'un incendie de forêt seront probablement peu importants.

Aucune interaction importante avec l'environnement sur le plan, acoustique, des vibrations ou de la lumière n'a été identifiée lors de l'évaluation.

Importance des effets environnementaux négatifs résiduels

Les critères utilisés pour déterminer l'importance des effets environnementaux négatifs résiduels sont décrits ci-dessous :

Qualité de l'air : un effet résiduel négatif important est défini comme étant un effet environnemental lié au terminal Kami qui dégrade la qualité de l'air ambiant au point que la concentration maximale au niveau du sol liée au terminal Kami et qui est évaluée dépasse fréquemment les objectifs, directives ou normes provinciales pour la qualité de l'air. « Fréquemment » est défini comme une fois par semaine pour les objectifs de 1 heure et une fois par mois pour les objectifs de 24 heures.

Émissions de GES : Conformément aux lignes directrices de l'ACEE (2003), les émissions de GES sont évaluées en :

- effectuant un cadrage préliminaire des émissions de GES;
- déterminant les considérations de juridiction (incluant les politiques ou les plans sur les GES);
- en déterminant le profil industriel (dans la mesure du possible); et
- en tenant compte de l'ampleur, de l'intensité et de la durée des émissions du terminal Kami selon les directives de l'ACEE (ACEE 2003).

Environnement acoustique : un effet environnemental négatif résiduel important est défini comme étant en effet environnemental lié au terminal Kami produisant des niveaux de pression sonore aux récepteurs résidentiels ou sensibles les plus près (c.-à-d. garderies, écoles, hôpitaux, lieux de culte) qui causent un changement dans le pourcentage de gêne élevée supérieure à 6,5 pour cent par rapport à la référence ou qui dépassent les directives provinciales, le cas échéant.

Vibrations : un effet environnemental négatif résiduel important serait associé à des niveaux d'ampleur intermittents et élevés ou des vibrations persistantes de durée moyenne qui se produisent à des bâtiments récepteurs sensibles.

Lumière ambiante : un effet environnemental résiduel négatif important est défini comme étant une augmentation des émissions lumineuses liées au terminal Kami à tel point que les directives de la CIE pour l'intrusion de lumière et l'éblouissement sont dépassées et que la lueur causée par le terminal Kami serait typique d'un environnement urbain.

L'importance des effets environnementaux négatifs résiduels pour l'environnement atmosphérique est établie au chapitre 14. Bien que des effets environnementaux négatifs résiduels puissent se produire dans certains cas d'accident ou de défaillance, la probabilité de tels événements est faible. Il est peu probable que le terminal Kami produise des effets environnementaux négatifs important dans des conditions d'exploitation normales.

Un résumé des conclusions de l'ÉIE est présenté au Tableau 13.1. La section 4.15 des Lignes directrices exige que le promoteur résume la relation de chaque CEV aux droits autochtones ou issus de traités potentiels ou établis d'un groupe autochtone. La définition de la CEV de l'environnement atmosphérique ne crée pas une relation entre la CEV et les droits autochtones ou issus de traités potentiels ou établis d'un groupe autochtone.

Tableau 13.1 Résumé des conclusions de l'Évaluation d'impact sur l'environnement – environnement atmosphérique

Effets environnementaux négatifs potentiels du terminal Kami	Atténuation et compensation	Suivi et surveillance	Effets environnementaux résiduels	Effets cumulatifs	Effets d'accidents et défaillances	Normes et directives applicables	Commentaires reçus de groupes autochtones et du public (les réponses sont données au chapitre 10)	Engagements pris par Alderon
Changement de la qualité de l'air	• L'utilisation d'un dépoussiérant approuvé ou du mouillage des routes, au besoin; • de limites de vitesse applicables sur le site; • l'utilisation de foreuses équipées de dépoussiéreurs ou de dépoussiérage à l'eau; • l'utilisation de détecteurs de CO aux récepteurs à proximité lors du dynamitage; • l'ajustement de la surface de dynamitage, au besoin; • l'installation de silencieux adéquats; • l'utilisation d'un convoyeur enfermé; • l'installation de dépoussiéreurs aux points de transbordement; • la construction d'un bâtiment de culbuteur de wagons fermé et équipé d'un dépoussiéreur; • l'utilisation d'un engin d'empilage à hauteur réglable afin de limiter la hauteur en chute libre matériau; • l'inspection régulière des dépoussiéreurs; • la pulvérisation d'eau sur la surface du sol afin de limiter l'érosion éolienne, au besoin.	• Surveiller les émissions de CO lors du dynamitage près du terminal Kami avec des appareils de surveillance portables. • Participer au programme de surveillance de la qualité de l'air établi à Sept-Îles.	Les activités de construction et de mise hors service produiront des contaminants atmosphériques, mais les effets environnementaux seront limités à la ZÉL. Durant la phase d'exploitation, les émissions seront associées au transport du concentré par voie ferrée et à la manutention et au stockage sur place. Le secteur qui sera probablement affecté est près du site, sur des terrains industriels inhabités. La fréquence de l'occurrence de concentrations élevées est faible. Grâce à l'application de mesures d'atténuation, les effets environnementaux sur la qualité de l'air ne devraient pas être importants.	Le terminal Kami sera situé dans une zone déjà soumise à des activités industrielles produisant divers contaminants atmosphériques, incluant de la poussière (TPM, PM10 et PM2.5). Les émissions atmosphériques associées au terminal Kami sont très faibles comparativement à d'autres sources locales de contaminants atmosphériques. De nouvelles limites d'émission présentées dans le Règlement sur l'assainissement de l'atmosphère sur la qualité de l'air pourraient apporter des améliorations des activités industrielles existantes au cours des prochaines années. Les effets environnementaux ne devraient pas être importants.	Les émissions de contaminants atmosphériques associées à des accidents ou à des défaillances seront faibles, localisées et de courte durée. Les effets environnementaux ne devraient pas être importants.	Règlement sur l'assainissement de l'atmosphère Objectifs nationaux de qualité de l'air ambiant Normes pancanadiennes	Commentaires et préoccupations concernant : • les émissions de poussière associées aux culbuteurs de wagons, le déblayage de roc et l'enrochement, le chargement de navires et les piles de stockage de concentré; • les effets cumulatifs d'industries multiples sur la qualité de l'air; et • la surveillance de la qualité de l'air.	Développer des mesures d'atténuation et de gestion des effets environnementaux et la surveillance après l'évaluation environnementale pour la mise en œuvre lors des phases correspondantes du terminal Kami.
Changements dans les émissions de GES	• L'utilisation d'hydroélectricité à faible CO_2 pour l'exploitation de l'infrastructure.	Aucune recommandation	Les activités de construction produiront une certaine quantité de GES, mais les quantités seront faibles et typiques pour des activités de construction. Durant la phase d'exploitation, la majorité des émissions de GES seront associées au transport du concentré de fer Le rail est le mode de transport terrestre le plus économique sur le plan des émissions de GES. On s'attend à ce que les	En tenant compte du programme québécois de plafonnement et échange visant une réduction globale des émissions de GES du Québec, les effets cumulatifs associés à d'autres projets dans la région de Sept-Îles ne devraient pas être importants.	Les émissions de GES liées à des accidents ou à des défaillances seront faibles. Les effets environnementaux ne devraient donc pas être importants.		Commentaires et préoccupations liés aux effets cumulatifs d'industries multiples sur la qualité de l'air.	Développer des mesures d'atténuation et de gestion des effets environnementaux après l'évaluation environnementale pour la mise en œuvre lors des phases correspondantes du terminal Kami.

Effets environnementaux négatifs potentiels du terminal Kami	Atténuation et compensation	Suivi et surveillance	Effets environnementaux résiduels	Effets cumulatifs	Effets d'accidents et défaillances	Normes et directives applicables	Commentaires reçus de groupes autochtones et du public (les réponses sont données au chapitre 10)	Engagements pris par Alderon
			émissions de GES ne soient pas importantes.					
Changements dans l'environnement acoustique	• l'utilisation d'un système de convoyeur enfermé; • des points de transbordement de convoyeurs enfermés; • des zones tampons de végétation; • l'entretien complet et régulier des véhicules.	Surveillance du bruit	On prévoit que les activités de construction seront de courte durée, limitées à la ZÉL et peu fréquentes. Durant la phase d'exploitation et d'entretien, des augmentations mesurables du niveau de pression sonore se produiront à certains récepteurs sensibles, mais ils ne dépasseront pas le pourcentage de gêne élevé prescrit par Santé Canada. Les effets environnementaux dans l'environnement acoustique ne devraient pas être importants.	Les émissions sonores se superposeront à celles de l'infrastructure existante, mais l'augmentation du bruit ne devrait pas être importante. Des développements à venir produiront également une augmentation négligeable du bruit en raison de la distance jusqu'aux récepteurs. L'effet cumulatif résiduel du terminal Kami sur l'environnement sonore ne devrait pas être important.	Les émissions sonores durant le nettoyage seront d'une envergure similaire à celles durant la construction. Les émissions seront temporaires et de courte durée, localisées et cesseront à la fin du nettoyage.	Santé Canada a suggéré des besoins d'information pour la considération de la santé humaine lors des évaluations environnementales.	Aucun	Développer des mesures d'atténuation et de gestion des effets environnementaux et la surveillance après l'évaluation environnementale pour la mise en œuvre lors des phases correspondantes du terminal Kami.
Changements dans les vibrations	Aucune recommandation	Aucune recommandation	Le dynamitage sera la principale source de vibrations durant la construction. En raison des distances entre le site et Sept-Îles (10 km) et Plage Sainte-Marguerite (5 km), le dynamitage sera à peine perceptible.	En raison de la nature extrêmement localisée des effets des vibrations, l'effet cumulatif du terminal Kami sur les développements actuels ou proposés ne devrait pas être important.	Un déraillement, un incendie de forêt ou la rupture du bassin de retenue ne produiraient probablement pas de vibrations.	Federal Transit Administration	Aucun	Développer des mesures d'atténuation et de gestion des effets environnementaux après l'évaluation environnementale pour la mise en œuvre lors des phases correspondantes du terminal Kami.
Changements dans les émissions lumineuses	• L'utilisation du minimum d'éclairage requis; • le maintient du couvert végétal; • l'utilisation de luminaires à limite horizontale; • l'emplacement de luminaires latéraux du côté sud de l'installation; • l'orientation de l'éclairage latéral direct vers le côté opposé à la baie des Sept-Îles.	• Aucune recommandation	On prévoit que les activités de construction et de mise hors service seront de courte durée, limitées à la ZÉL et peu fréquentes. La lueur dans le ciel durant l'exploitation sera atténuée. Les effets environnementaux dans l'environnement lumineux ne devraient pas être importants.	L'atténuation proposée pour le terminal Kami produira des changements négligeables dans l'intrusion de lumière, l'éblouissement ou la lueur dans la ZÉL. Les effets cumulatifs ne devraient pas être importants.	Un déraillement, un incendie de forêt ou la rupture du bassin de retenue ne produiraient probablement pas d'émissions lumineuses.	*La Commission Internationale de L'Éclairage* (CIE), appelée la Commission internationale de l'éclairage, a développé un jeu de valeurs maximales pour l'intrusion lumineuse et l'éblouissement qui ne devraient pas être dépassées.	Aucun	Développer des mesures d'atténuation et de gestion des effets environnementaux après l'évaluation environnementale pour la mise en œuvre lors des phases correspondantes du terminal Kami.

13.2 Topographie, sols, neige et glace

L'information concernant cette CEV est fournie au chapitre 15. La topographie, les sols, la neige et la glace (TSNG) figurent comme une CEV dans les lignes directrices de l'ÉIE. La justification pour l'inclusion est l'importance de cette CEV pour la planification et l'interaction possible entre la topographie, les sols et la neige et les activités du projet principalement en ce qui concerne la mine au Labrador. La topographie, la stabilité du terrain, la qualité et la quantité de sol, la neige et la glace et le drainage rocheux acide et la lixiviation des métaux sont relevés comme points de discussion los de l'évaluation. Aucune préoccupation et aucun commentaire n'ont été présentés par le public ou les parties prenantes concernant le TSNG. La majorité de l'information demandée est incluse avec d'autres CEV comme l'environnement atmosphérique et les ressources en eau. Il est important de noter que dans la ZDP, la plupart des sols ont été perturbés par de l'activité industrielle. Du sol naturel non perturbé est pratiquement absent de la ZDP sauf sur le flanc de colline où une partie des installations de déchargement, d'empilage, de stockage et de reprise est proposée. La matière de la surface de la ZDP est relativement stable et des mesures de contrôle de l'érosion normales sont incluses dans le PPE afin d'assurer de bonnes conditions.

13.3 Ressources en eau

Les ressources en eau comprennent la qualité et la quantité d'eau souterraine et les ressources d'eau de surface dans alentours de la CEV. Cette CEV a été sélectionnée en raison :

- de son importance dans l'écosystème et pour l'utilisation humaine;
- de préoccupations relatives au rejet possible de matières dangereuses sur le site et à la contamination potentielle associée à la gestion des eaux; et
- des effets sur l'interaction entre les eaux de surface et souterraines.

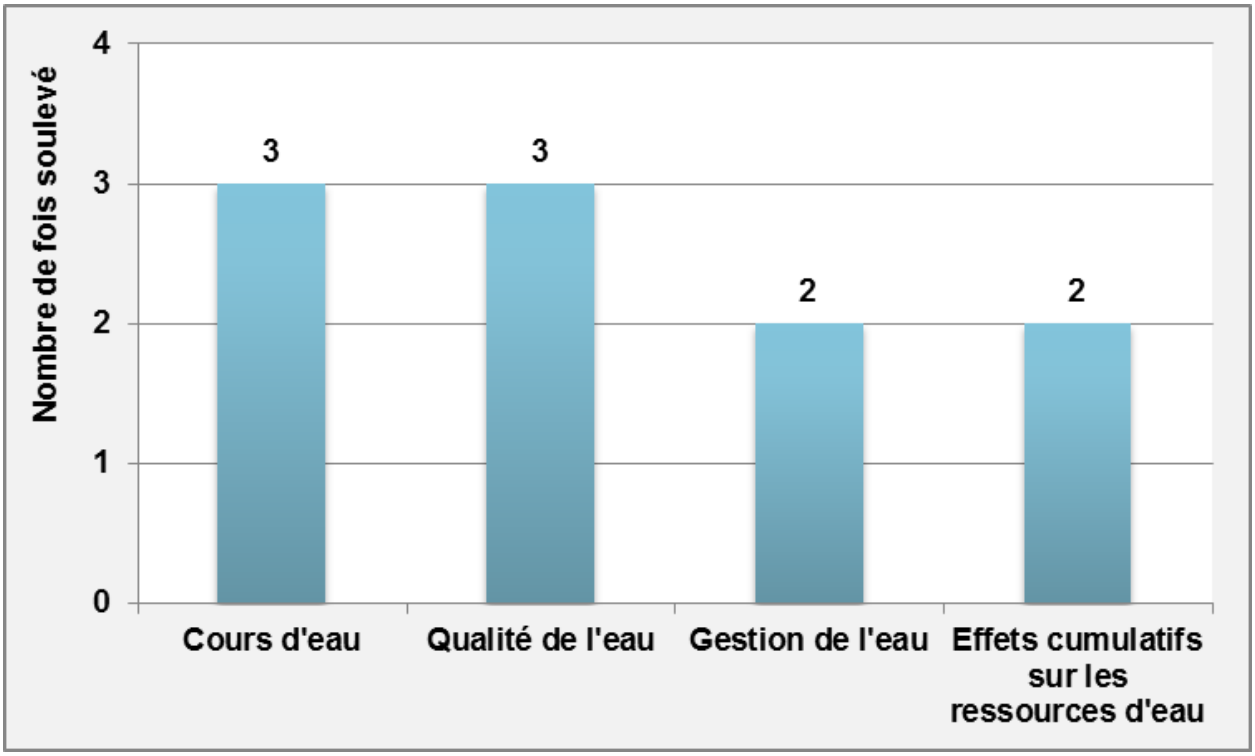
Une caractérisation détaillée de la CEV des ressources en eaux est présentée au chapitre 16. Une caractérisation détaillée des conditions de référence est fournie dans l'Étude de référence des ressources en eau (Annexe F).

Préoccupations

Les préoccupations identifiées par les participants relativement aux ressources en eau durant le programme de consultation et d'implication de l'ÉIE sont présentées à la Figure 13.5. Les participants ont identifié les effets sur des nappes d'eau – incluant la baie des Sept-Îles – comme étant des préoccupations. La pression autour de la baie a été soulevée par des participants comme une préoccupation sur le plan des effets cumulatifs. De l'information sur les mesures d'atténuation qui seront mises en œuvre pour éviter la contamination par l'eau rouge dans la baie des Sept-Îles devrait être fournie. Un participant a demandé si Alderon traiterait les décharges d'eau pour répondre aux normes et aux règlements ou pour maintenir la qualité de l'eau à son niveau actuel. En réponse à ces préoccupations liées à la contamination de l'eau, Alderon installera une doublure imperméable dans le fond du parc de stockage du concentré. Les eaux de ruissellement dans le parc de stockage du concentré seront acheminées vers un bassin de retenue (avec une doublure) où elles seront traitées avant leur décharge dans

l'environnement. Le traitement final de l'effluent sera conforme ou supérieur à la Directive 019 et garantira que l'ajout d'eau dans la zone de mélange de l'effluent ne dépassera pas les directives sur la qualité de l'eau pour la protection de la vie aquatique applicables du CCME.

Figure 13-5 Fréquence des préoccupations soulevées concernant les ressources en eau



Méthodologie

La ZÉL pour les ressources en eau comprend la ZDP et les zones adjacentes où l'on peut raisonnablement s'attendre à ce que des effets environnementaux liés au terminal Kami puissent se produire qui sont définies comme le sous-bassin versant de l'anse à la Baleine (Figure 13.6).

ZÉR est une zone dans laquelle des effets cumulatifs pour les ressources en eau peuvent se produire, en fonction des conditions physiques et biologiques et le type et l'emplacement d'autres projets passés, actuels et raisonnablement prévisibles. La ZÉR tient compte de la zone d'influence limitée à la baie des Sept-Îles (Figure 13.7).

Des limites administratives des ressources en eau existent au niveau fédéral et provincial. Au niveau fédéral, le Conseil canadien des ministres de l'Environnement (CCME) a publié des recommandations en matière de qualité de l'eau et de sédimentation dans le but de protéger la vie aquatique (CCME 1999). Le CCME a établi deux valeurs de référence pour plus de 145 substances dans les milieux d'eau douce et marins : l'exposition à court terme et l'exposition à long terme. Le CCME a également établi deux valeurs de référence pour une

trentaine de substances dans les sédiments en eau douce et marins : le niveau de seuil de l'effet (NSE) et le niveau d'effet probable (NEP) (CCME 1999) Environnement Canada et le MDDEP ont conjointement établir des critères d'évaluation de la qualité des sédiments pour le St-Laurent (EC et MDDEP 2007). Ces critères constituent un outil de présélection pour évaluer la contamination chimique des sédiments. Ils sont basés sur l'approche du CCME. En tout, cinq seuils ont été définis : deux valeurs de seuil ont été développées par le CCME (1999) et trois autres critères sont dérivés en utilisant la même base de données et la même méthode afin de répondre aux besoins de gestion des sédiments propres au Québec. Ce sont le niveau d'effet rare (NER), le niveau d'effet occasionnel (NEO) et le niveau d'effet fréquent (NEF).

Au niveau provincial, la Directive 019 du MDDEP pour l'industrie minière établit des lignes directrices pour la délivrance et le renouvellement de certificats d'autorisation requis en vertu de la LQEQ. Des représentants du Port de Sept-Îles ont indiqué qu'Alderon doit respecter la Directive 019. Cette directive n'est pas un document règlementaire, mais plutôt une guide précisant les attentes du MDDEP concernant les principales activités minières. La directive énonce des exigences, notamment au sujet des effluents finaux.

Des échantillons d'eau de surface ont été prélevés dans deux ruisseaux, ainsi que dans la baie des Sept-Îles. Les échantillons ont été analysés pour les paramètres suivants : pH, matières dissoutes totales, total des solides en suspension, couleur, turbidité, dureté, métaux extractibles, alcalinité totale, acidité, cyanure total, phosphore total, azote et hydrocarbures. Les résultats de l'étude sont présentés au chapitre 16 et à l'Annexe F.

Environnement actuel

Le terminal Kami est situé sur la Pointe-Noire de la péninsule Marconi qui s'étend vers l'est dans le golfe du St-Laurent. Le drainage de la péninsule semble s'écouler vers le nord et la baie des Sept-Îles ou vers le sud vers la baie Ste-Marguerite avec l'extrémité est se drainant vers l'est dans le golfe du St-Laurent. Le ruisseau à la Baleine, un ruisseau intermittent, traverse le terminal Kami. Ce cours d'eau est alimenté par l'eau de ruissellement des zones environnantes en amont et s'écoule vers le nord dans la baie des Sept-Îles.

Figure 13-6 Zone d'étude locale des ressources en eau

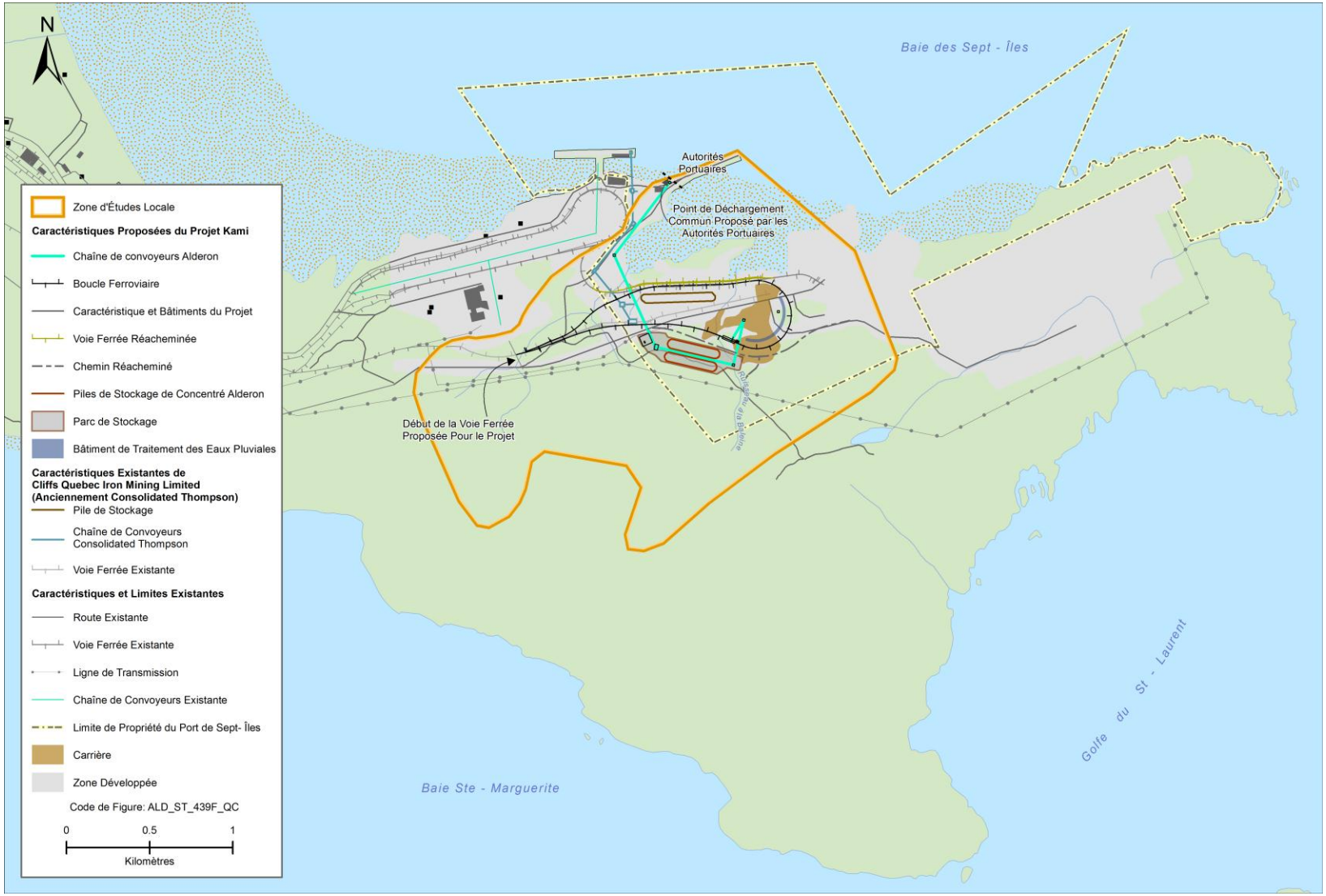
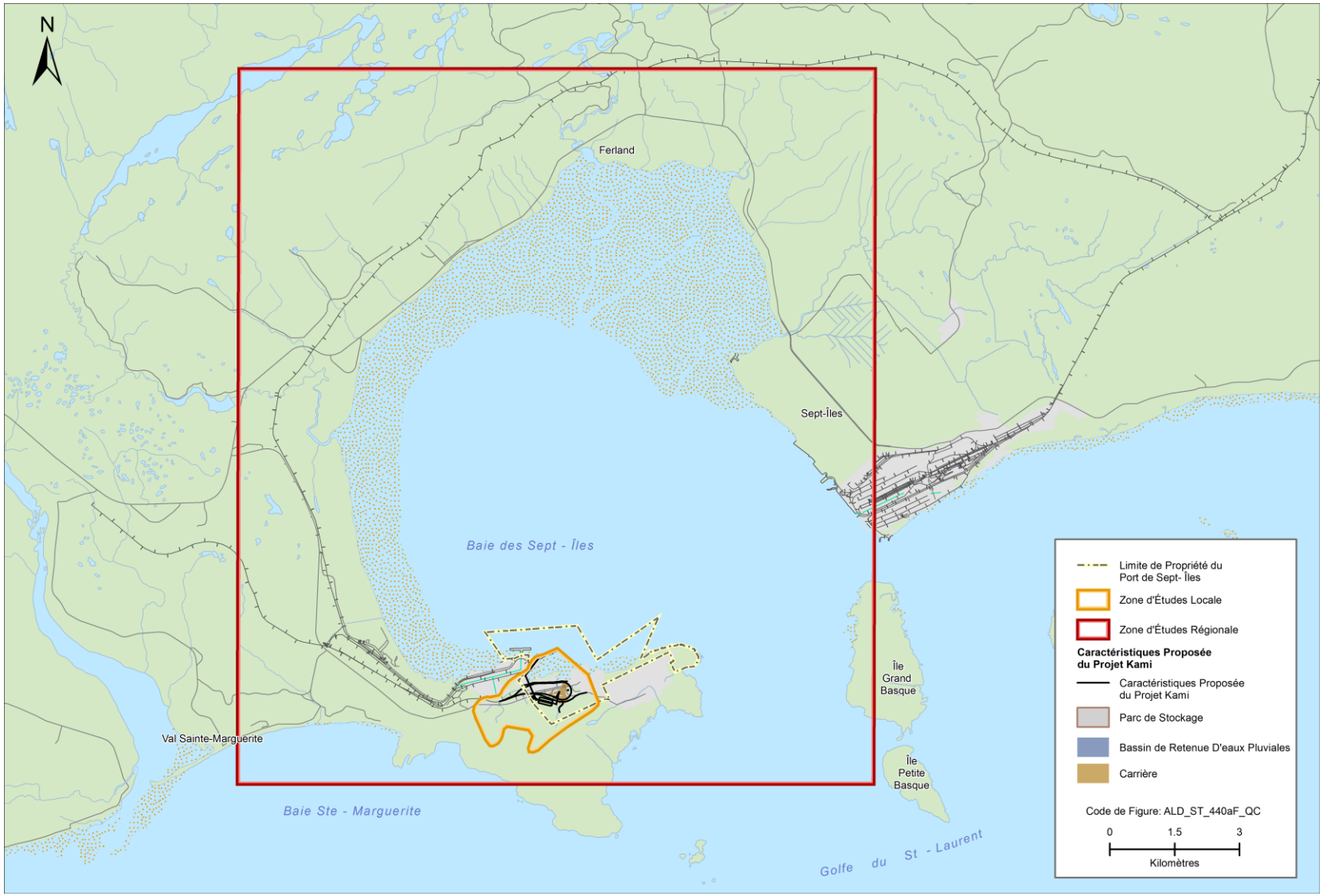


Figure 13-7 Zone d'étude régionale des ressources en eau



Évaluation des effets

Les effets environnementaux résultant d'activités liées au terminal Kami ont été évalués. Les activités de la phase de construction nécessiteront le détournement de ruisseaux et l'installation de franchissements de cours d'eau. Le détournement modifiera localement le modèle de drainage sur une courte distance, mais aucun effet environnemental important n'est anticipé. Il est probable que l'installation de ponceaux aux franchissements de cours d'eau liés à la construction de la boucle ferroviaire produise une augmentation des matières en suspension dans la colonne d'eau. Les effets environnementaux typiques associés à cette source de perturbation sont une augmentation de la turbidité de la colonne d'eau et la détérioration résultante de la qualité de l'eau.

Des tests des matières géologiques ont été effectués pour évaluer le DRA/LM résultant des activités de préparation du site, telles que le dynamitage et l'expansion de la carrière. Les résultats des tests suggèrent une faible probabilité que du DRA se produise en raison de l'expansion de la carrière et de l'utilisation des matériaux sur le site. De plus, la lixiviation de métaux du roc risque peu de causer des changements importants dans les concentrations d'éléments préoccupants dans l'eau de surface et les sédiments.

Des activités au terminal Kami durant la phase d'exploitation et d'entretien qui peuvent produire des effets environnementaux sur les ressources en eau comprennent le stockage du concentré dans des piles de stockage. Des tests statiques d'échantillons de concentré et de rejets effectués au gisement de Rose Lake (Volume 1) ont conclu que le concentré et les rejets ne produisent pas d'acide. De plus, les concentrations potentielles de fer, d'aluminium et de cadmium présentes dans les rejets seraient probablement réduites en éliminant la plupart des solides en suspension avant la décharge et avant le transport du concentré au terminal Kami. Néanmoins, le stockage extérieur (à découvert) du concentré de minerai de fer peut potentiellement générer de « l'eau rouge » lorsqu'il est exposé aux précipitations. L'eau rouge est le terme utilisé pour décrire de l'eau contenant des précipités fins d'oxyde/hydroxyde de fer. Sans une atténuation adéquate, l'eau rouge des piles de stockage de concentré de fer peut s'infiltrer dans le sol ou être drainée dans des nappes d'eau adjacentes en aval, et ainsi affecter la qualité de l'eau souterraine et la qualité des sédiments.

Mesures d'évitement et d'atténuation

Afin de contrôler les effets environnementaux sur les ressources en eau résultant d'activités liées au terminal Kami, les mesures d'évitement et d'atténuation incluront :

- l'application de normes et de pratiques exemplaires et de mesures de protection environnementale générales;
- l'utilisation de clôtures antiérosion aux limites de la zone de travail afin de réduire le transport de limon et de fines dans l'eau de ruissellement de la zone;
- l'évitement d'empiètements inutiles sur l'habitat riverain de chaque côté des ruisseaux;
- l'évitement de jeter des débris dans l'environnement aquatique et les débris introduits seront retirés le plus tôt possible;

- aucun travail de terrassement ou d'excavation à proximité des ruisseaux durant les périodes de crue ou de pluie abondante;
- l'utilisation d'équipement en bon état de fonctionnement afin d'éviter les fuites d'huile ou de carburant;
- le nettoyage, l'entretien et le stockage de la machinerie et des véhicules du chantier à un endroit désigné à cette fin à une distance de plus de 30 m des ruisseaux et assurance de la présente d'un approvisionnement de matières absorbantes en cas de déversement accidentel, ainsi que des récipients scellés et adéquatement identifiés pour la collecte de produits pétroliers et de déchets;
- la stabilisation des pentes le plus tôt possible en utilisant des techniques de génie biologique reconnues qui tiennent compte de l'instabilité, de la sensibilité à l'érosion, de la pente et de la hauteur du remblai;
- une zone de stockage du concentré doté d'une doublure conforme aux exigences du port;
- la collecte des eaux de ruissellement dans le parc de stockage du concentré et du drainage dans un bassin de retenue doté d'une doublure;
- le traitement de l'eau avant son déchargement dans l'environnement conformément à la *Directive 019* et l'assurance que l'eau ne dépassera pas les lignes directrices du CCME en matière de qualité de l'eau pour la protection de la vie aquatique.

Évaluation des effets cumulatifs

Conjointement aux effets environnementaux du terminal Kami, une évaluation des effets cumulatifs potentiels a été réalisée pour d'autres projets et activités qui ont le potentiel d'interagir avec le terminal Kami.

L'Aluminerie Alouette est située dans la ZÉR. Pour le moment, elle ne produit pas d'effluents industriels dans l'environnement, toute l'eau utilisée pour des procédés est recyclée et évaporée. Les eaux de ruissellement sont acheminées vers un bassin de décantation avant d'être déchargées dans le golfe du St-Laurent. Les égouts sanitaires sont acheminés vers une usine de traitement des eaux usées (étangs aérés) construite par la Ville de Sept-Îles pour l'aluminerie (Environnement Canada 1998). Ses critères de décharge d'effluents sont définis par l'attestation de dépollution industrielle délivrée par le MDDEP. Bien qu'aucun détail technique ne soit disponible sur la nouvelle phase d'expansion de l'usine, nous supposons que l'Aluminerie Alouette continuera à recycler ses eaux de procédé après l'expansion.

Dans le cadre de l'expansion du port de Sept-Îles, une installation de transbordement en eau profonde à utilisateurs multiples avec deux chargeurs de navires et deux convoyeurs sera construite. Les activités de construction dans la baie des Sept-Îles observeront les exigences de POC pour la protection du poisson, l'habitat du poisson et donc les ressources en eau.

Pour le moment, il n'y a aucune information sur les changements qui devront être effectués sur les chemins de fer CFA et QNS&L pour accommoder les nouveaux utilisateurs. On s'attend à ce que de nouveaux embranchements et traverses puissent devoir être construits. Aucun chevauchement des activités du terminal Kami n'est prévu.

Cliffs Natural Resources prévoit améliorer sa voie ferrée et son infrastructure portuaire au terminal de la Pointe-Noire à Sept-Îles. On prévoit que l'infrastructure qui sera construite dans le cadre de ce projet sera similaire à celle du terminal Kami dans le terminal de la Pointe-Noire et que Cliffs Natural Resources devra mettre en œuvre des mesures de contrôle de l'érosion et satisfaire les normes règlementaires pour le ruissellement d'eau rouge de son propre parc de stockage de concentré de fer.

La deuxième usine de bouletage de Port-Cartier proposée par ArcelorMittal Mines Canada ne se trouve pas dans la ZÉR.

Mine Arnaud Inc. propose le développement d'une mine d'apatite et de magnétite avec une capacité de production quotidienne de 23 000 tonnes. Elle sera située à 15 km environ à l'ouest de Sept-Îles, près de la baie des Sept-Îles. La gestion des eaux usées inclura la décharge de l'effluent traité dans le ruisseau Clet. Ce ruisseau se déverse dans la partie ouest de la baie des Sept-Îles. D'après l'étude d'impact sur l'environnement effectuée pour la mine d'apatite, on s'attend à ce que le pH de l'effluent soit plus alcalin que le niveau naturel dans le ruisseau Clet (pH entre 5 et 5,2). On prévoit aussi que les niveaux d'aluminium soient plus élevés que le niveau naturel, mais l'effluent devra respecter les normes environnementales avant d'être déchargé. Les normes de décharge applicables sont définies dans la Directive 019 du MDDEP et le Règlement sur les effluents des mines de métaux (REMM). Les objectifs de décharge d'effluents (ODE) applicables aux effluents des mines seront également définis dans le cadre de l'approbation du projet (certificat d'autorisation). Les ODE sont normalement basés sur les critères provinciaux pour l'eau de surface (MDDEP) qui sont habituellement plus stricts que les normes de la Directive 019.

En raison des facteurs ci-dessus, tout effet cumulatif de ce CEV résultant du terminal Kami et d'autres projets et activités ne seront probablement pas importants.

Accidents et défaillances

Déraillement

Un déraillement pourrait causer le dépôt de concentré de minerai de fer sur le sol ou dans l'eau à des franchissements de ruisseau. D'après l'historique d'autres déraillements du QNS&L, le pire scénario raisonnable serait la perte de 60 à 75 wagons déraillés. La quantité de carburant déversée serait limitée à la quantité de carburant dans la locomotive.

Les mesures de prévention des déraillements comprennent l'inspection manuelle de tous les composants ferroviaires, les inspections électroniques en voie durant le transport et l'inspection manuelle et électronique des rails. La mise en place de PIU et de plans de contingence réduira les effets environnementaux négatifs et permettra la restauration rapide et la récupération efficace.

Incendie de forêt

Le terminal Kami de la Pointe-Noire est situé près d'une zone boisée. Bien que cela soit peu probable, les activités au terminal Kami impliquant l'utilisation de chaleur ou de flammes peut causer un incendie. L'incendie de la couverture forestière et le brûlage de la couverture morte éliminerait la capacité d'interception des arbres. Par conséquent, un incendie affecterait l'équilibre de l'eau en augmentant l'écoulement de surface Le dépôt de composés organiques volatils, de cendre et d'autres résidus de combustion pourrait affecter la qualité de l'eau locale. Les eaux de ruissellement d'un incendie transporteraient des résidus de combustion dans les nappes d'eau réceptrices et dégraderaient la qualité de l'eau de surface. La repousse naturelle ou le reboisement programmé renverseraient les effets environnementaux en matière de quantité et de qualité de l'eau. L'étendue et la durée de l'incendie ainsi produit dépendront des efforts d'intervention et des conditions de la météo. Les mesures d'intervention d'urgence en cas d'incendie seront intégrées PIU du Port de Sept-Îles, de la Ville de Sept-Îles et de la Sopfeu.

Rupture du bassin de retenue des eaux de ruissellement

Un bassin de retenue des eaux de ruissellement sera créé afin de recueillir et de traiter l'eau rouge causée par le ruissellement des précipitations d'eau sur les piles de stockage de minerai de fer. Le bassin est conçu pour accepter une averse centenaire. Cependant, dans l'éventualité peu probable d'une rupture ou du débordement du bassin de retenue des eaux de ruissellement, de l'eau rouge pourrait être déversée dans l'environnement en aval. Dans une telle éventualité, on s'attend à ce que les niveaux de TSS dépassent les critères de libération règlementés. On s'attend à que la baie des Sept-Îles récupère rapidement.

Importance des effets environnementaux négatifs résiduels

Un effet environnemental négatif résiduel important sur les ressources en eau est défini comme un effet environnemental lié au terminal Kami qui produirait une des conditions suivantes *:*

- des changements dans la qualité de l'eau tels que :
  - la qualité de l'effluent dépasse les critères de la Directive 019;
  - les zones de mélange de l'effluent dépassent les critères de toxicité aigus;
  - la limite des zones de mélange de l'effluent dépasse les critères de toxicité chroniques ou dépasse la référence ou les *Recommandations canadiennes pour la qualité des eaux : protection de la vie aquatique*; ou
  - les eaux recevant l'effluent dépassent leur capacité d'assimilation;
- des changements de la qualité des sédiments sont tels qu'elle est dégradée sous le seuil de référence de qualité ou les Lignes directrices canadiennes sur la qualité des sédiments; ou

- des changements à la nappe phréatique tels qu'elle est physiquement ou chimiquement altérée au point que l'interaction avec l'eau de surface locale produit des changements dans l'écoulement de ruisseaux ou de la composition chimique de l'eau de surface qui affectent négativement la vie aquatique.

L'importance des effets négatifs résiduels pour les ressources en eau est évaluée au chapitre 16. Étant donné l'atténuation planifiée et les analyses présentées dans cette évaluation, il est peu probable que le terminal Kami produise des effets environnementaux négatifs important dans des conditions d'exploitation normales.

Un résumé des conclusions de l'ÉIE est présenté au Tableau 13.2. La section 4.15 des Lignes directrices exige que le promoteur résume la relation de chaque CEV aux droits autochtones ou issus de traités potentiels ou établis d'un groupe autochtone. La définition de la CEV des ressources en eau ne crée pas une relation entre la CEV et les droits autochtones ou issus de traités potentiels ou établis d'un groupe autochtone.

Tableau 13.2 Résumé des conclusions de l'Évaluation d'impact sur l'environnement – ressources en eau

Effets environnementaux négatifs potentiels du terminal Kami	Atténuation et compensation	Suivi	Effets environnementaux résiduels	Effets cumulatifs	Effets d'accidents et défaillances	Normes et directives applicables	Commentaires reçus de groupes autochtones et du public (les réponses sont données au chapitre 10)	Engagements pris par Alderon
Changements dans la qualité de l'eau de surface Changements dans les modèles de drainage de l'eau de surface Changements dans la qualité de l'eau souterraine	• l'application de normes et de pratiques exemplaires et de mesures de protection environnementale générales; • l'utilisation de clôtures antiérosion aux limites de la zone de travail afin de réduire le transport de limon et de fines dans l'eau de ruissellement de la zone; • l'évitement d'empiètements inutiles sur l'habitat riverain de chaque côté des ruisseaux; • l'évitement de jeter des débris dans l'environnement aquatique et les débris introduits seront retirés le plus tôt possible; • aucun travail de terrassement ou d'excavation à proximité des ruisseaux durant les périodes de crue ou de pluie abondante; • l'utilisation d'équipement en bon état de fonctionnement afin d'éviter les fuites d'huile ou de carburant; • le nettoyage, l'entretien et le stockage de la machinerie et des véhicules du chantier à un endroit désigné à cette fin à une distance de plus de 30 m des ruisseaux et assurance de la présente d'un approvisionnement de matières absorbantes en cas de déversement accidentel, ainsi que des récipients scellés et adéquatement identifiés pour la collecte de produits pétroliers et de déchets; • la stabilisation des pentes le plus tôt possible en utilisant des techniques de génie biologique reconnues qui tiennent compte de l'instabilité, de la sensibilité à l'érosion, de la pente et de la hauteur du remblai; • une zone de stockage du concentré doté d'une doublure conforme aux exigences du port; • la collecte des eaux de ruissellement dans le parc de stockage du concentré et du drainage dans un bassin de retenue doté d'une doublure; • le traitement de l'eau avant son déchargement dans l'environnement conformément à la Directive 019 et l'assurance que l'eau ne dépassera pas les lignes directrices du CCME en matière de qualité de l'eau pour la protection de la vie aquatique.	La surveillance de la qualité de l'eau déchargée du bassin de retenue des eaux de ruissellement afin d'assurer la conformité à la Directive 19 du MDDEP, aux exigences en matière de qualité de l'eau du CCME pour la protection de la vie aquatique et les critères pour l'eau de surface pour la protection de la vie aquatique du Québec.	Des activités de constructions peuvent possiblement produire de l'érosion et de la sédimentation dans des nappes d'eau avoisinantes et introduire des substances nocives affectant la qualité de l'eau de surface et souterraine. Pas de préoccupations anticipées en matière de DRA/LM à la suite de l'utilisation de roc déblayé ou dynamité sur place et du stockage de concentré de minerai. La manutention et le stockage du concentré pourraient générer de l'eau chargée de particules, incluant du fer, qui affecterait la qualité de l'eau de surface dans les versants locaux et de l'eau souterraine. On s'attend à ce que les activités de mise hors service et de restaurations soient similaires à celles de la phase de construction. Avec l'application des meilleures pratiques de gestion et mesures d'atténuation, on s'attend à ce que les effets environnementaux sur les ressources en eau ne soient pas importants.	Comme dans le cas du terminal Kami, d'autres projets identifiés dans la ZÉR déchargeront aussi de l'eau/effluent dans la baie des Sept-Îles. Ces exploitants seront obligés de traiter l'eau rouge ou les effluents avant de les décharger dans l'environnement conformément aux règlements applicables ou aux conditions imposées par les autorités. Le calendrier de construction du terminal Kami chevauchera la construction de l'expansion du port. Ensemble, ces deux projets peuvent produire de l'érosion et de la sédimentation qui sera atténuée par la mise en œuvre de mesures d'atténuation standard et d'un PPE.	Un incendie de forêt, un déraillement ou la rupture du bassin de rétention des eaux de ruissellement pourraient affecter la qualité de l'eau de surface et souterraine. La mise en place de mesures préventives et d'un PIU réduira les effets environnementaux négatifs et permettra la restauration rapide et la récupération efficace.	Les recommandations canadiennes pour la qualité de l'eau et des sédiments visant à protéger la vie aquatique (CCME 1999) Les critères d'évaluation de la qualité des sédiments pour le St-Laurent (Environnement Canada et MDDEP 2007) Les critères pour la qualité de l'eau de surface (MDDEP 2012b) Les Recommandations canadiennes pour la qualité des sédiments	Commentaires concernant les nappes d'eau, incluant la baie des Sept-Îles; la qualité de l'eau, incluant les préoccupations au sujet de l'eau rouge et de la gestion de l'eau; et les effets cumulatifs sur les ressources en eau.	Développer des mesures d'atténuation et de gestion des effets environnementaux et la surveillance après l'évaluation environnementale pour la mise en œuvre lors des phases correspondantes du terminal Kami.

13.4 Milieux humides

Les milieux humides sont mentionnés dans les Lignes directrices de l'ÉIE en reconnaissance des interactions potentielles entre les activités du terminal Kami et les environnements humides et de la relation entre les milieux humides et la faune et d'autres environnements biologiques et physiques, ainsi qu'en reconnaissance des politiques fédérales et provinciales en matière de milieux humides. Les milieux humides sont une préoccupation soulevée lors du processus de consultation.

Les milieux humides représentent une partie considérable du paysage naturel et sont une composante importante de l'écosystème boréal intact où ils remplissent plusieurs rôles écologiques (physiques, chimiques et biologiques) et socio-économiques qui sont valorisés par les organismes règlementaires, le public et les écosystèmes. Aucun milieu humide n'a cependant été identifié dans la ZDP du terminal Kami dans le terminal de la Pointe-Noire et pour cette raison, les milieux humides ne font pas partie de l'évaluation.

13.5 Poissons d'eau douce, habitat du poisson et pêches

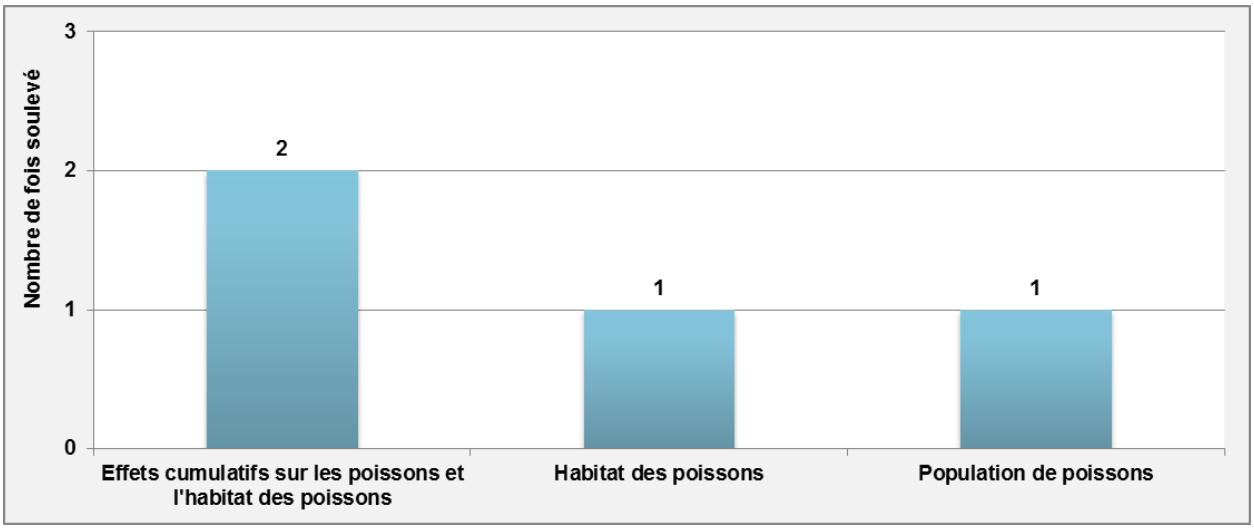
Les poissons d'eau douce, l'habitat du poisson et les pêches ont été sélectionnés comme CEV en raison de leur importance comme ressource et les interactions potentielles avec le terminal Kami. Les effets induits par le terminal Kami seront abordés sous les exigences de la *Loi sur les pêches* régissant la protection du poisson, de l'habitat du poisson et les pêches.

Une caractérisation détaillée du CEV des poissons d'eau douce, habitat du poisson et pêches est présentée au chapitre 18.

Préoccupations

La fréquence des préoccupations identifiées concernant le poisson, l'habitat du poisson et les pêches est présentée à la Figure 13.8. Les préoccupations ont été identifiées par les participants aux activités de consultation. Un participant a affirmé être préoccupé par l'augmentation du trafic ferroviaire sur la rivière Nipississ, et plus particulièrement par son effet sur les lieux de ponte du saumon. Il a indiqué que les vibrations causées par le trafic ferroviaire pourraient détruire la ponte du saumon. Un autre participant a demandé quels seront les effets potentiels sur les poissons du ruisseau à la Baleine. On a expliqué qu'il y avait beaucoup de pression sur la population de poissons autour de la baie et qu'on se préoccupe des effets cumulatifs. En réponse à ces préoccupations, Alderon a effectué un recensement du poisson et de l'habitat du poisson dont les résultats sont résumés ci-dessous.

Figure 13-8 Fréquence des préoccupations soulevées concernant le poisson d'eau douce, l'habitat du poisson et les pêches



Les Lignes directrices de l'ÉIE stipulent que le poisson d'eau douce, l'habitat du poisson et les pêches doivent être considérés comme étant une CEV. Le poisson d'eau douce et l'habitat du poisson signifient les espèces de poisson d'eau douce et l'habitat dont elles dépendent. Conformément à l'Article 2 (1) de la *Loi sur les pêches* modifiée, l'habitat du poisson est défini comme étant les « frayères, aires d'alevinage, de croissance et d'alimentation et routes migratoires dont dépend, directement ou indirectement, la survie des poissons ».

Deux ruisseaux d'eau douce se trouvent dans la zone d'étude locale : le ruisseau à la Baleine et un ruisseau sans nom se trouvant à l'ouest et s'écoulant dans l'anse à Brochu. Ni l'un ni l'autre de ces ruisseaux ne représente un habitat pouvant soutenir des populations de poissons d'eau douce. Les deux ruisseaux possèdent des barrières au passage des poissons en amont (c.-à-d. agrégat à l'embouchure du ruisseau et la topographie raide des parties en amont) et les parties supérieures des deux cours d'eau sont à pic et intermittentes.

L'échantillonnage de la communauté de poisson a été réalisé en juin 2012 (Annexe E, Stantec 2012c). Aucun poisson n'a été prélevé ou observé dans le ruisseau à la Baleine. Au total, quatre épinoches à trois épines *Gasterosteus aculeatus*) ont été capturées dans le ruisseau sans nom, en amont du ponceau. On retrouve l'épinoche à trois épines dans les environnements d'eau douce et marins et ce ne sont pas strictement des poissons d'eau douce. Il est probable que les quatre individus trouvés dans le ruisseau sans nom ont été isolés en raison de la barrière existant à l'embouchure du ruisseau.

D'après les conditions existantes décrites ci-dessus, les poissons d'eau douce, l'habitat du poisson et les pêches n'existent pas dans la ZDP.

13.6 Oiseaux, autres animaux et leur habitat et les zones protégées

Les oiseaux, autres animaux et leur habitat fait référence aux espèces migratrices et non migratrices qui pourraient se nourrir, se reproduire, se déplacer ou faire leur migration dans la

zone du terminal Kami. Cela comprend les oiseaux migrateurs et non migrateurs, les amphibiens, les petits animaux, les ongulés, les animaux à fourrure et leurs habitats et zones protégées.

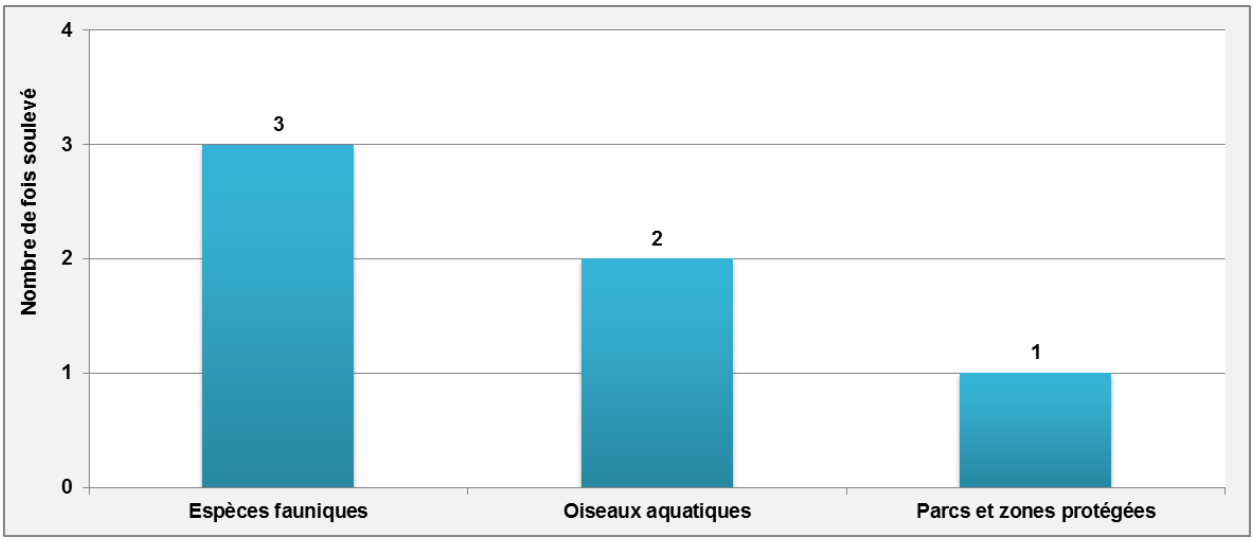
Les zones protégées comprennent les zones désignées existantes ou planifiées (p. ex., des parcs nationaux, provinciaux ou régionaux; des zones naturelles ou des bassins versants protégés; des réserves écologiques). Les zones protégées sont importantes pour les résidents locaux, les parties prenantes régionales et les autorités règlementaires (c.-à-d. municipales, provinciales et fédérales) pour des considérations de loisir, économiques ou de gestion.

Une évaluation détaillée des effets environnementaux du terminal Kami sur les oiseaux, autres animaux et leur habitat et les zones protégées est présentée au chapitre 19.

Préoccupations

La justification de la sélection des oiseaux, autres animaux et leur habitat et les zones protégées comme CEV est basée sur le besoin de protéger les écosystèmes, la diversité des espèces, les habitats importants et les écosystèmes. De plus, lors des consultations, un résident a exprimé des préoccupations concernant les effets du terminal Kami sur les oiseaux migrateurs. La fréquence des préoccupations soulevées concernant les oiseaux, autres animaux, leur habitat et les zones protégées est présentée à la Figure 13.9. Des participants ont identifié la baie des Sept-Îles comme étant une importante zone de conservation pour les oiseaux migrateurs. On se préoccupe du fait qu'il y aura des effets sur la baie en raison de la poussière produite par le terminal Kami. En réponse à ces préoccupations, Alderon a effectué des recensements sur le terrain pour identifier l'habitat et les espèces potentiellement affectées par le terminal Kami. Alderon mettra aussi en œuvre des mesures d'atténuation pour minimiser les émissions de poussière.

Figure 13-9 Fréquence des préoccupations soulevées concernant les oiseaux, autres animaux et leur habitat et les zones protégées



Méthodologie

L'évaluation environnementale des oiseaux, autres animaux et leur habitat et les zones protégées se concentre sur les changements à l'habitat, à la répartition et au mouvement, au risque de mortalité, à la santé et aux zones protégées.

Aux fins de cette évaluation, la ZÉL pour les oiseaux, autres animaux et leur habitat et les zones protégées inclut les habitats fauniques dans un rayon de 500 m de la ZDP (Figure 13.10). La ZÉR inclut les habitats fauniques de la péninsule Marconi allant de la baie des Sept-Îles jusqu'à la rivière Sainte-Marguerite à l'ouest (Figure 13.11).

Les oiseaux, autres animaux et leur habitat et les zones protégées sont protégés en vertu de lois, de règlements, de politiques et de lignes directrices fédéraux et provinciaux publiés par le gouvernement du Canada et le gouvernement du Québec.

Des recensements spécialisés de l'avifaune ont été réalisés en 2011. Ces recensements comprennent des dénombrements ponctuels, l'échantillonnage par transect, des recensements en marche et des recensements nocturnes. Des recensements d'amphibiens et de reptiles ont été effectués pour confirmer la présence d'amphibiens et de reptiles et leur utilisation de l'habitat. De l'information régionale a été compilée au bureau à partir de la répartition des mammifères au Québec et de la description de leur habitat.

Environnement actuel

La partie la plus au nord de la péninsule Marconi a été débroussaillée en raison d'activité industrielle passée et actuelle. Dans l'ensemble, la végétation existante sur la péninsule constitue des forêts boréales de conifères et mixtes. La liste des espèces d'oiseaux migrateurs, d'oiseaux non migrateurs, d'amphibiens et de reptiles et de mammifères (ongulés, animaux à fourrure et petits mammifères) dont la présence est probable dans les ZÉL et ZÉR est fournie à la section 19.5.

Évaluation des effets

Une évaluation des effets environnementaux du terminal Kami sur les oiseaux, autres animaux et leur habitat et les zones protégées a établi que plusieurs effets environnementaux pourraient dépasser les niveaux acceptables sans la mise en place d'une atténuation adéquate. La plupart des effets environnementaux anticipés seront le résultat d'activités au terminal Kami durant la phase de construction, particulièrement lors des activités liées à la préparation du site. La ZDP ne contient aucune zone protégée et la zone protégée la plus près est une zone de rassemblement d'oiseaux aquatiques dans la baie des Sept-Îles.

La préparation du site produira les effets négatifs les plus importants du terminal Kami sur la faune en raison de la perte ou de l'altération de l'habitat d'espèces sauvages ou la perte directe de certains animaux. Le débroussaillage et l'essouchement durant la préparation du site enlèveront de la végétation existante.

Figure 13-10 Oiseaux, autres animaux et leur habitat et les zones protégées

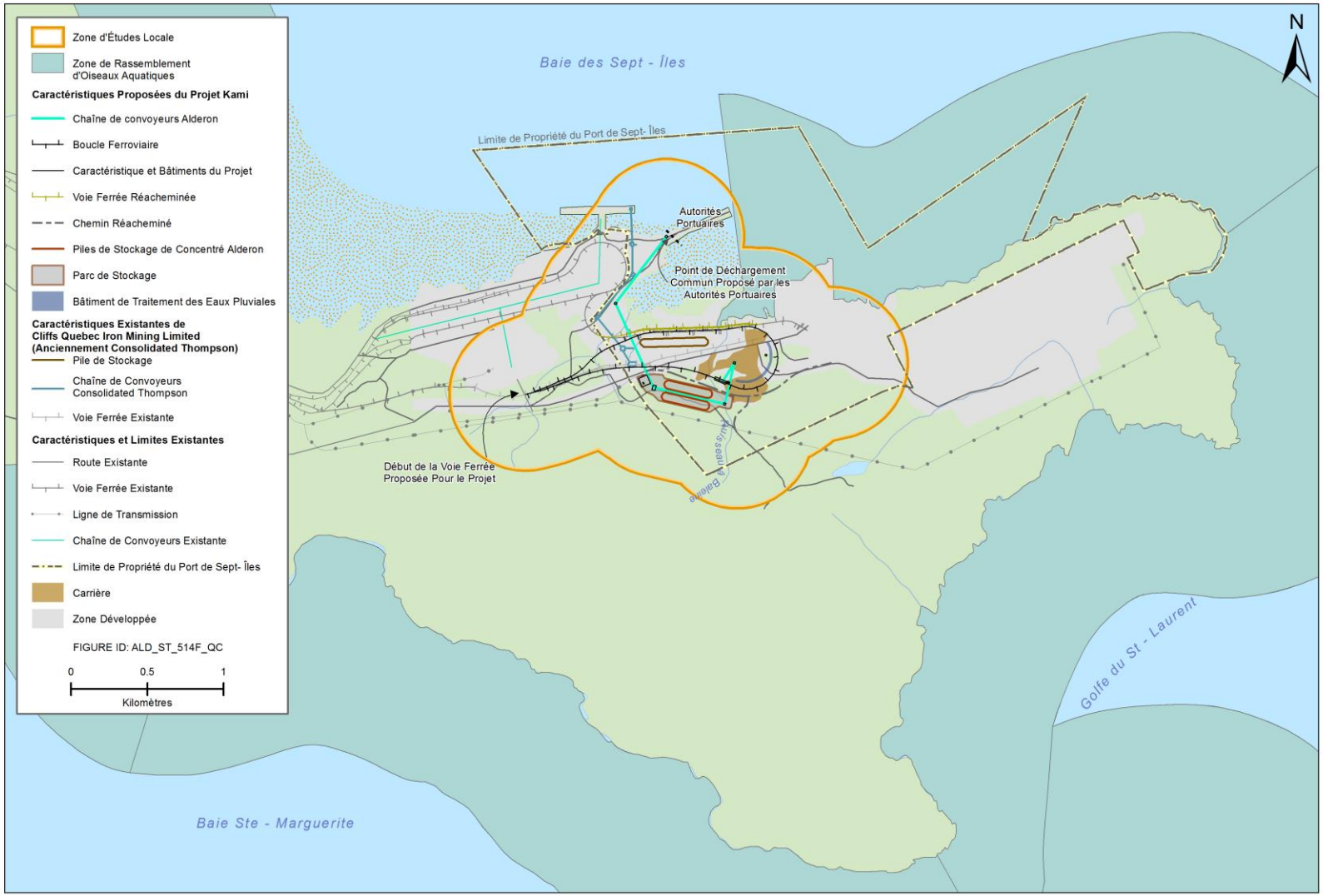
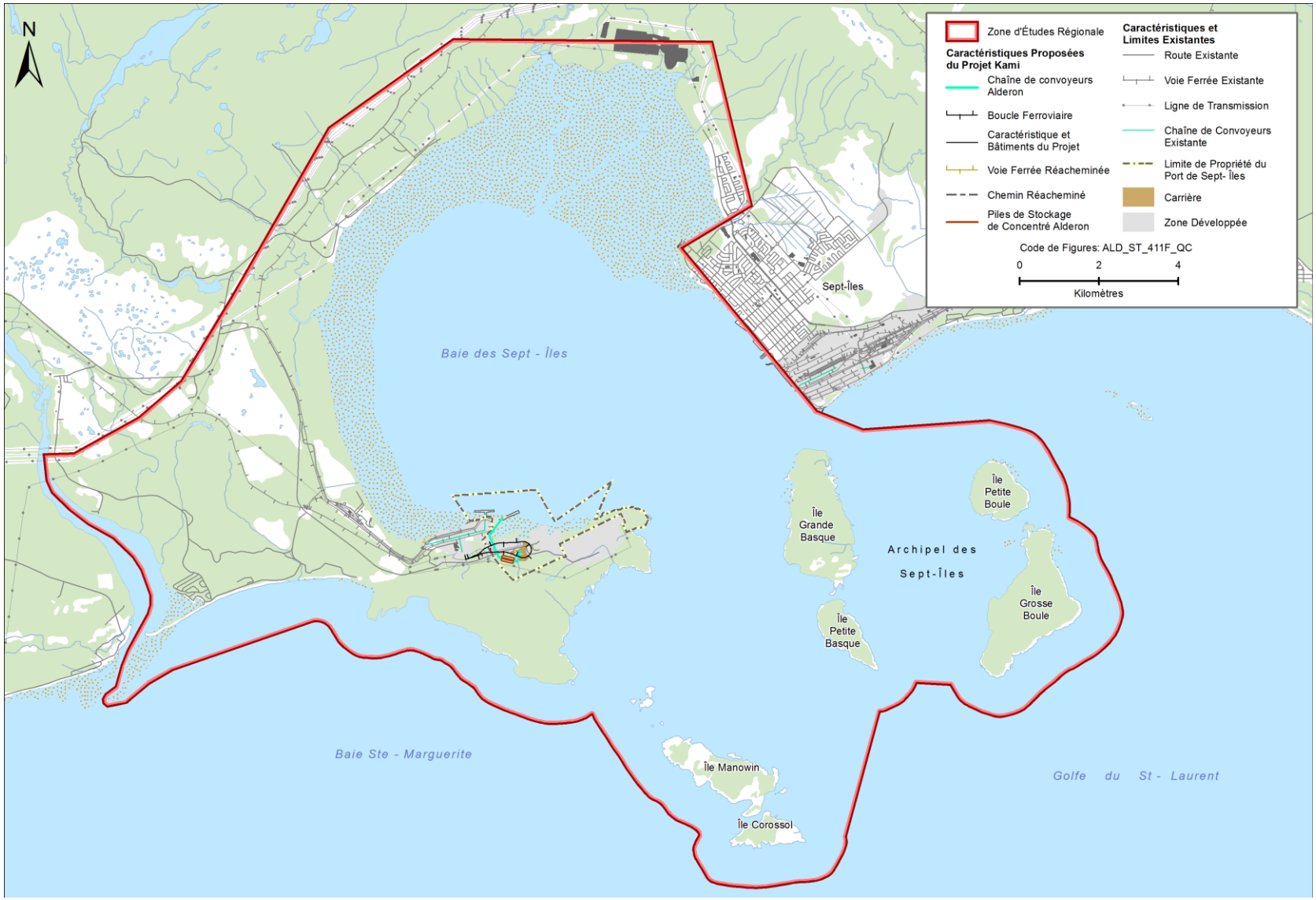


Figure 13-11 Zone d'étude régionale pour les oiseaux, autres animaux et leur habitat et les zones protégées



Des changements dans l'habitat pourraient avoir des effets environnementaux négatifs sur des espèces fauniques en raison de la perte d'habitats de reproduction, de nidification, d'élevage et autres. En raison de la perte d'habitats préférés, des espèces aviaires et fauniques peuvent se déplacer vers d'autres habitats ou vers des habitats potentiellement de moindre qualité produisant du tassement et une concurrence accrue pour des ressources. Les activités de construction peuvent aussi causer des changements dans l'habitat en raison de la fragmentation menant vers une réduction de la liberté de mouvement entre les sections d'habitat. Les changements dans l'habitat causés par la fragmentation seront probablement limités pour les espèces se trouvant dans les alentours du terminal Kami et se déplaçant actuellement dans cette zone pour accéder à un habitat préféré étant donné la proximité de perturbations existantes.

Les effets indirects résultant des activités de préparation du site, telles que le déboisement, comprennent des changements dans la qualité de l'habitat aux limites de l'empreinte du terminal Kami en raison de l'augmentation de la pénétration latérale de la lumière ou de l'assèchement de ce qui était antérieurement un habitat intérieur de la forêt. Cela pourrait permettre à des espèces plus tolérantes de la lumière et des perturbations de pénétrer dans l'habitat forestier adjacent. La végétation se trouvant dans l'empreinte des divers composants du terminal Kami sera enlevée durant la phase de construction du terminal Kami.

La préparation du site peut aussi se traduire par des changements dans la répartition et le mouvement des oiseaux et de la faune en raison de la perte directe d'habitat et le déplacement d'individus. La préparation initiale du site pose le plus grand risque de mener à des changements dans la répartition et le mouvement de la faune : les autres activités de construction auront aussi des effets environnementaux, mais ce seront des perturbations sensorielles causées par le bruit et la poussière. La répartition et le mouvement peuvent aussi être affectés par la fragmentation de l'habitat qui contribuera à une perte de liberté de mouvement entre les parcelles d'habitat. Cela pourrait être particulièrement problématique pour les espèces se trouvant à proximité de la ZDP et qui se déplace actuellement dans et à travers la zone du terminal Kami pour accéder à l'habitat préféré. Toutefois, étant donné l'emplacement et l'envergure du terminal Kami, la fragmentation sera minime et les mouvements de peu ou pas d'espèces seront perturbés de manière substantielle. Le bruit associé à la construction et plus tard aux activités d'exploitation et d'entretien peut causer le déplacement d'individus des habitats moins productifs et perturber le trajet d'oiseaux migrateurs.

La préparation du site et d'autres activités de construction liées au terminal Kami peuvent entraîner la perte directe d'animaux individuels, particulièrement de petites espèces d'amphibiens ou de reptiles, de petits mammifères, d'œufs ou de jeunes oiseaux qui ne volent pas encore. L'augmentation potentielle de zones forestières limitrophes associées aux activités de débroussaillage pour la construction peut aussi augmenter la prédation d'oiseaux et de petits mammifères. Selon le calendrier de ces activités, la mortalité directe ou la perturbation de la faune en reproduction, particulièrement les oiseaux, peut se produire en violation de la LCCOM ou des articles 16 et 17 de la Loi québécoise sur les espèces menacées ou vulnérables. La plupart des oiseaux et mammifères quitteront les zones débroussaillées et essouchées pour aller dans les habitats adjacents non perturbés. La mortalité indirecte se produira seulement si ces animaux ne trouvent pas un habitat adéquat inhabité.

Certaines espèces fauniques sont attirées par les sites perturbés à découvert tels que ceux créés par le débroussaillage et l'essouchement. Des oiseaux comme l'engoulevent d'Amérique et le pluvier kildir utilisent de tels habitats pour la nidification. La construction subséquente de l'infrastructure sur ces sites pourrait entraîner la destruction d'œufs ou d'oisillons de ces espèces.

Des contaminants atmosphériques émis durant la construction ou l'exploitation et entretien peuvent causer des changements dans la santé des oiseaux et de la faune. La préparation du site et la construction routière peuvent causer des effets physiologiques aux oiseaux et à la faune en raison de la contamination et potentiellement abaisser la condition physique des animaux reproducteurs et affecter la quantité et la réussite de la reproduction.

Mesures d'évitement et d'atténuation

Pour limiter ces effets, un ensemble de mesures d'atténuation est proposé, incluant des pratiques et des mesures de protection de l'environnement générales standard pour les projets de construction. Les mesures générales seront abordées au moyen du PPE. Les mesures particulières comprennent :

- l'application de normes et de pratiques exemplaires et de mesures de protection environnementale générales;
- la surveillance environnementale durant la construction;
- l'évitement du débroussaillage durant la période de nidification des oiseaux, dans la mesure du possible;
- le développement d'un plan de gestion de la faune aviaire;
- le marquage des limites des zones sensibles ou des zones tampons;
- l'installation de silencieux adéquats;
- l'entretien complet et régulier des véhicules;
- des mesures de protection contre l'érosion et de contrôle de la sédimentation;
- le relevé de la zone pour la présence de faune sensible avant le dynamitage;
- le détournement des eaux de ruissellement, des eaux usées et de l'eau de surface des habitats fauniques;
- l'évitement de la perturbation de la faune;
- le respect des règlements provinciaux et fédéraux pour le stockage et la manutention des matériaux;
- la mise en œuvre du PPE;
- la mise en place d'un plan de prévention et d'intervention en cas d'incendie de forêt;
- le développement d'un plan de contingence en cas de déversement de carburant;

- le développement d'un plan de contingence en cas déversement de produit jusqu'au point de transbordement commun de l'Administration portuaire; et
- la formation des employés.

Évaluation des effets cumulatifs

L'évaluation des effets cumulatifs a révélé que bien qu'il n'y ait aucune interaction prévue avec la deuxième usine de bouletage de Port-Cartier située à 30 km environ au sud-ouest du terminal Kami, il y aura probablement la possibilité d'interaction avec les cinq autres projets planifiés ou en cours. Les cinq projets restants affecteront le territoire dans la ZÉR. Néanmoins, bien que les projets seront construits sur des terres développées et le long d'habitats perturbés ou limitrophes, les effets environnementaux sur l'habitat seront limités sans perte cumulative substantielle d'habitat terrestre naturel. On s'attend à ce que tout le développement demeure près de développements existants, comme dans le cas du terminal Kami, sans empiéter dans l'habitat forestier intérieur. Une exception possible est l'expansion future de l'Aluminerie Alouette qui pourrait affecter certains habitats forestiers fragmentés.

Bien que les effets de la construction sur l'habitat terrestre naturel soient probablement limités, les effets indirects du bruit, de la lumière et de la poussière accrus augmenteront probablement à l'échelle locale en raison de l'expansion des projets. Cela pourrait possiblement produire des changements dans la répartition et le mouvement des espèces dans la ZÉR.

Les mesures d'atténuation comprennent le développement de PPE propres au site pour les zones environnementalement sensibles, la formation de sensibilisation des travailleurs sur place, ainsi que la mise en œuvre des mesures décrites dans le PPE. Les effets cumulatifs résiduels sont classés comme insignifiants. Grâce aux méthodes d'atténuation, les effets cumulatifs ne devraient pas être importants.

Accidents et défaillances

Déraillement

Bien qu'un déraillement pourrait avoir des effets négatifs sur les oiseaux, autres animaux et leur habitat et les zones protégées, d'après les prévisions, les effets environnementaux négatifs résiduels ne devraient pas être importants en raison de la perturbation déjà présente dans les alentours immédiats de la boucle ferroviaire et que l'on s'attend à des conséquences faibles d'un événement si peu probable.

Incendie de forêt

Les effets environnementaux négatifs résiduels d'un incendie de forêt causé par le terminal Kami sur les oiseaux, autres animaux et leur habitat et les zones protégées à la suite d'un accident ou d'une défaillance peuvent être potentiellement importants selon les prédictions. Cela est dû à l'ampleur potentiellement élevée et à l'étendue géographique régionale potentielle des effets environnementaux. Toutefois, grâce à la mise en œuvre des règlements et lignes directrices provinciales et fédérales, des PPE, des PIU, des plans de contingence et de la

formation des employés, ces événements imprévus et accidentels sont peu probables de se produire et seront probablement confinés au site du terminal Kami.

Importance des effets environnementaux négatifs résiduels

Les critères utilisés pour déterminer l'importance des effets environnementaux négatifs résiduels sont décrits ci-dessous :

Oiseaux, autres animaux et leur habitat : Des effets produisant la dégradation, l'altération ou la perte d'habitat critique ou important (perte physique, bruit, lumière et autres stimuli) dans la ZÉL, physiquement, chimiquement ou biologiquement, en qualité et en étendue, de manière à causer un changement ou un déclin dans la répartition ou l'abondance d'oiseaux ou d'autres animaux qui dépendent de cet habitat, au point que la probabilité de la viabilité à long terme ou de la survie des populations dans la ZÉR en est réduite; ou

Zones protégées : Des effets produisant la dégradation, l'altération ou la perte (p. e., perte physique, bruit, lumière ou d'autres stimuli) de la quantité ou de la qualité des zones protégées, physiquement, chimiquement ou biologiquement, en qualité et en étendue, de manière à causer un changement ou un déclin de l'efficacité de cet état protégé au point que la probabilité de la viabilité à long terme ou de la fonction désignée des zones protégées dans la ZÉR soit substantiellement réduite.

Si les mesures d'atténuation proposées sont observées, les changements dans l'habitat, la répartition et le mouvement, le risque de mortalité et la santé des oiseaux et autres animaux, et les changements aux zones protégées ne devraient pas être importants. Les effets seront de faible ampleur, de courte durée et limités au site ou à la ZÉL bien que continues durant la phase de construction et irréversibles. Les effets environnementaux négatifs résiduels sont donc jugés comme étant peu importants.

Un résumé des conclusions de l'ÉIE est présenté au Tableau 13.3. La section 4.15 des Lignes directrices exige que le promoteur résume la relation de chaque CEV aux droits autochtones ou issus de traités potentiels ou établis d'un groupe autochtone. La définition de la CEV des oiseaux, autres animaux et leur habitat et les zones protégées ne crée pas une relation entre la CEV et les droits autochtones ou issus de traités potentiels ou établis d'un groupe autochtone.

Tableau 13.3 Résumé des conclusions de l'étude d'impact sur l'environnement – oiseaux, autres animaux et leur habitat et les zones protégées

Effets environnementaux négatifs potentiels du terminal Kami	Atténuation et compensation	Suivi	Effets environnementaux résiduels	Effets cumulatifs	Effets d'accidents et défaillances	Normes et directives applicables	Commentaires reçus de groupes autochtones et du public (les réponses sont données au chapitre 10)	Engagements pris par le promoteur
Changements dans l'habitat Changements dans la répartition et le mouvement Changements du risque de mortalité Changements dans la santé	• l'application de normes et de pratiques exemplaires et de mesures de protection environnementale générales; • la surveillance environnementale durant la construction; • l'évitement du débroussaillage durant la période de nidification des oiseaux, dans la mesure du possible; • le développement d'un plan de gestion de la faune aviaire; • le marquage des limites des zones sensibles ou des zones tampons; • l'installation de silencieux adéquats; • l'entretien complet et régulier des véhicules; • des mesures de protection contre l'érosion et de contrôle de la sédimentation; • le relevé de la zone pour la présence de faune sensible avant le dynamitage; • le détournement des eaux de ruissellement, des eaux usées et de l'eau de surface des habitats fauniques; • l'évitement de la perturbation de la faune; • le respect des règlements provinciaux et fédéraux pour le stockage et la manutention des matériaux; • la mise en œuvre du PPE; • la mise en place d'un plan de prévention et d'intervention en cas d'incendie de forêt; • le développement d'un plan de contingence en cas de déversement de carburant; • le développement d'un plan de contingence en cas déversement de produit jusqu'au point de transbordement commun de l'Administration portuaire; • la formation des employés.	Surveillance sur place pour la conformité au PPE.	La ZDP est principalement située dans un site industriel existant et actif. La perturbation des habitats fauniques existants sera seulement pour l'installation de déchargement, d'empilage, de stockage et de reprise du concentré. Cela n'est pas jugé critique ou important pour les espèces fauniques identifiées dans la zone étant donné la structure fragmentée et perturbée et la proximité à une zone industrielle. L'habitat est commun et étendu dans la ZÉR et il est utilisé par des espèces qui sont également courantes et répandues. On s'attend à ce que les effets sur les oiseaux et autres animaux ne soient pas importants.	D'autres projets identifiés sur la péninsule Marconi affecteront le territoire, mais la construction devrait surtout être réalisée sur des terres développées ou d'autres habitats perturbés ou limitrophes.	Grâce à la mise en œuvre d'un plan de prévention et d'un PIU, les effets d'un incendie de forêt causé par des activités du terminal Kami sont peu probables de se produire et seront probablement confinés au site du terminal Kami. Les effets d'un déraillement dans le terminal de la Pointe-Noire causés par les activités au terminal Kami ne seront pas importants d'après les prévisions en raison de la nature déjà perturbée de l'environnement aux alentours immédiats de la boucle ferroviaire et des faibles conséquences prévues d'un tel événement peu probable.	Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune – Québec Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs	Commentaires et préoccupations concernant : • les zones protégées (zone de conservation des oiseaux migrateurs); • les effets potentiels sur les espèces fauniques.	Développer des mesures d'atténuation et de gestion des effets environnementaux et la surveillance après l'évaluation environnementale pour la mise en œuvre lors des phases correspondantes du terminal Kami.

13.7 Espèces en péril et espèces préoccupantes

Les espèces en péril et espèces préoccupantes (EPEP) ont été sélectionnées comme CEV en raison des interactions potentielles entre les activités du terminal Kami et la flore et la faune considérées comme tant des EPEP. Ces espèces contribuent à la diversité globale des espèces dans une région. En outre, des espèces de plantes vasculaires sont souvent trouvées dans des habitats inhabituels ou hors du commun et l'occurrence de plusieurs plantes rares pourrait donc indiquer la présence d'habitats rares. Par conséquent, la reconnaissance des espèces de plantes rades peut aider à reconnaître des habitats nécessitant une attention particulière.

Une évaluation détaillée des effets de cette CEV est présentée au chapitre 20 de cette ÉIE.

Préoccupations

Un participant a indiqué certaines espèces d'oiseaux en péril comme étant une préoccupation. En réponse aux préoccupations liées à la présence d'espèces d'oiseaux, notamment d'espèces migratrices, au terminal Kami, Alderon a réalisé des recensements pour établir la présence de telles espèces. Les recensements sur le terrain n'ont identifié aucune espèce rare dans les environs du terminal Kami.

Méthodologie

Pour la CEV des EPEP, la ZÉL inclut l'ensemble de la ZDP et les habitats dans un rayon de 500 m de la ZDP. La ZÉR se limite aux habitats fauniques de la péninsule Marconi allant de la baie des Sept-Îles jusqu'à la rivière Sainte-Marguerite à l'ouest. La ZÉL et la ZÉR pour les EPEP sont illustrées aux Figures 13.12 et 13.13, respectivement.

Les EPEP sont protégées en vertu de lois, de règlements, de politiques et de lignes directrices fédéraux et provinciaux publiés par le gouvernement du Canada et le gouvernement du Québec. Par conséquent, une évaluation approfondie des effets du terminal Kami sur les EPEP et leur importance est exigée en vertu de la LCEE et toutes les mesures d'atténuation adéquates seront identifiées. Cette CEV sera développée conformément aux lois provinciales et fédérales applicables et aux règlements connexes, incluant :

- *Loi québécoise sur les espèces menacées ou vulnérables (LQEMV);*
- *Loi québécoise sur la conservation et la mise en valeur de la faune (LQCMVF);*
- *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCEE);*
- *Loi sur les espèces en péril (LEP); et*
- *Loi sur les espèces sauvages au Canada.*

Figure 13-12 Zone d'étude locale des espèces en péril et des espèces préoccupantes

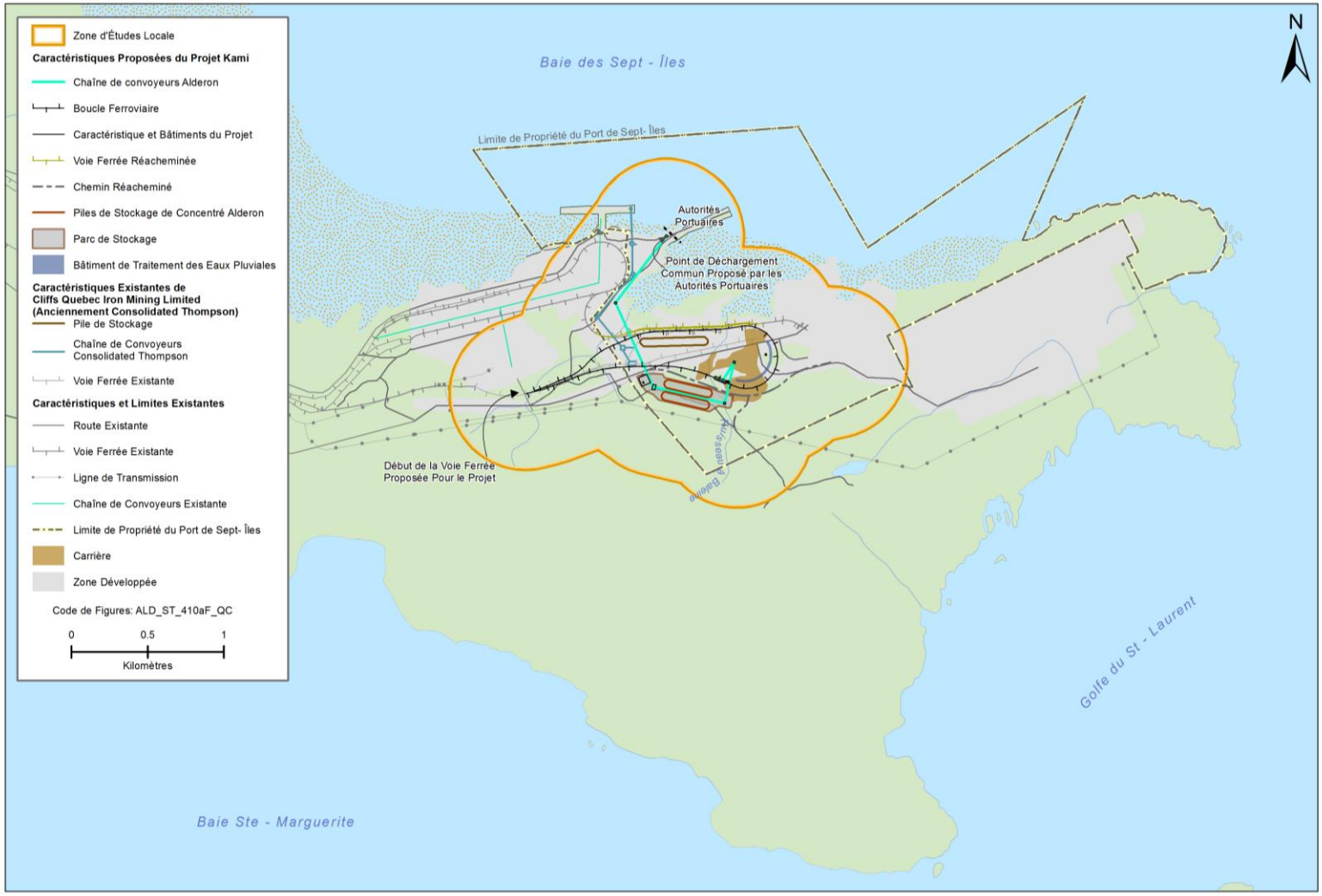
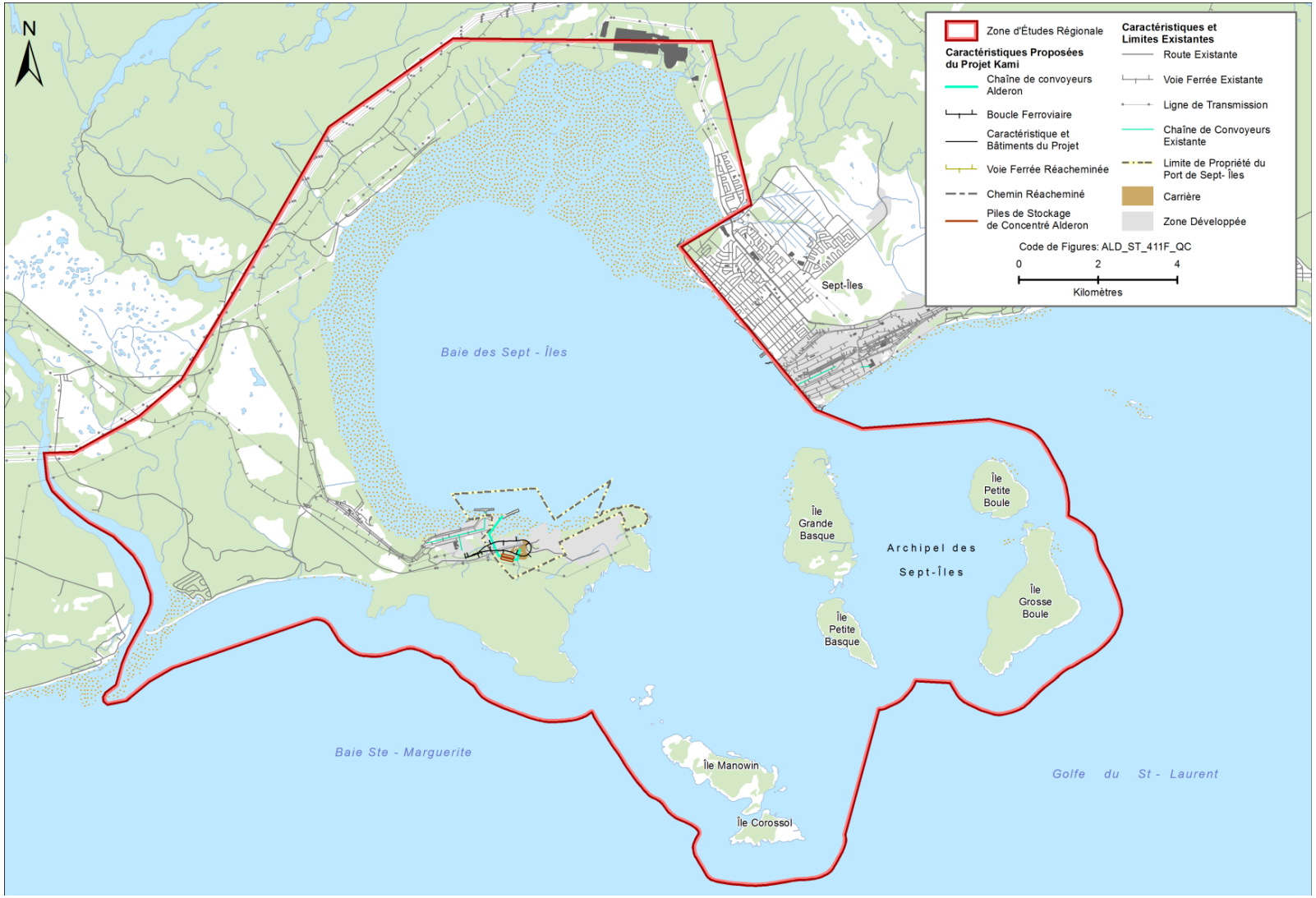


Figure 13-13 Zone d'étude régionale des espèces en péril et des espèces préoccupantes



Outre les exigences règlementaires, le terminal Kami sera aussi soumis aux politiques et lignes directrices fédérales, provinciales et non gouvernementales suivantes :

- les plans de gestion et de récupération du Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC);
- l'*Accord pour la protection des espèces en péril*; et
- Classements de situation générale du Conseil canadien de conservation des espèces en péril (CCCEP).

D'autres programmes provinciaux et nationaux pouvant intégrer la CEV des EPEP comme leur principale fonction comprennent :

- les classements de situation du CDNPQ; et
- le renvoi de l'évaluation au COSEPAC pour plus d'information ou la considération.

D'après la base de données du CDPNQ, aucune espèce florale ou faunique à statut spécial n'a été signalé dans la zone du terminal Kami ou près de la ZÉL. Quelques espèces en péril ont été signalées dans la région dont la paruline du Canada, le garrot d'Islande, le caribou des bois, la belette pygmée, le campagnol des rochers, le campagnol-lemming de Cooper et la musaraigne de Hoy, mais les conditions de l'habitat dans la zone touchée par le terminal Kami ne conviennent pas à ces espèces.

Deux des espèces de poisson signalées dans la baie des Sept-Îles sont considérées comme étant des espèces en péril : l'anguille d'Amérique et la morue de la population laurentienne nord. Cependant, elles ne bénéficient pas d'un statut particulier en vertu de la *Loi sur les espèces en péril*. La morue habite les eaux marines qui risquent peu d'être affectées par le terminal Kami. Les probabilités sont faibles que l'anguille d'Amérique soit présente dans l'un ou l'autre des cours d'eau potentiellement affectés par le terminal Kami; l'anguille d'Amérique n'a pas été décelée durant les recensements par pêche à l'électricité effectués en juin 2012.

Jusqu'à présent, aucune espèce de plante vasculaire ou de faune préoccupante n'a été signalée dans le voisinage de la ZÉL. 23 EPEP de plantes vasculaires peuvent potentiellement être trouvées dans la ZÉL, bien que cela soit peu probable. Toutefois, aucune d'elles n'est considérée une espèce en péril en vertu de la loi fédérale.

Environnement actuel

Selon la base de données du CDPNQ, aucune espèce florale n'a été signalée près de la ZÉL. Les recensements fauniques jusqu'à présent n'ont pas confirmé la présence d'espèces fauniques en péril. Stantec a effectué un recensement des espèces aviaires en 2011. Les recensements ciblant des mammifères n'ont pas été effectués dans la ZÉL, mais des observations ont été faites lors d'autres travaux sur le terrain. Les habitats sur la péninsule Marconi sont fragmentés en raison des activités industrielles au port. L'état de l'habitat est loin d'être optimal pour les plantes et la faune indigènes, particulièrement en considérant les empiètements actuels et le bruit associé à des activités industrielles. Il n'y a aucun habitat du poisson dans la ZÉL.

Le CDPNQ répertorie 54 espèces de plantes en péril qui sont ou qui pourraient être présentes dans la région de la Côte-Nord (CDPNQ 2008). 31 d'entre elles sont calcaires (associées au substratum calcaire). La présence de substratum calcaire est peu probable dans la zone du terminal Kami, car le substratum est composé de roche gabbroïque. Aucune des 23 espèces de plantes qui ne sont pas calcaires n'est considérée comme étant en péril en vertu de la loi fédérale. Ces espèces ont été examinées pour leurs préférences d'habitat par un botaniste qui a visité le site. Aucune d'elles n'a cependant été trouvée dans les habitats à l'intérieur de la ZDP ou de la ZÉL.

Évaluation des effets

Les effets environnementaux potentiels liés au terminal Kami portent principalement sur les activités de la phase de construction, en particulier les activités de préparation du site, incluant le débroussaillage, l'essouchement, le dynamitage et l'enrochement. Des changements dans l'habitat se produiront en raison du débroussaillage et de l'essouchement lors de la préparation du site alors que la végétation existante sera enlevée. De plus, plusieurs effets indirects résulteront de ces activités. Le déboisement peut modifier la qualité de l'habitat aux limites de l'empreinte du terminal Kami en raison de l'augmentation de la pénétration latérale de la lumière ou de l'assèchement de ce qui était antérieurement un habitat intérieur de la forêt. Cela pourrait permettre à des espèces plus tolérantes de la lumière et des perturbations de pénétrer dans l'habitat forestier adjacent. La végétation se trouvant dans l'empreinte de divers composants du terminal Kami (installations de déchargement, d'empilage, de stockage et de reprise du concentré, boucle ferroviaire, détournement de ruisseau, route d'accès, réalignement de l'aqueduc, et autres infrastructures telles que la clôture et les bâtiments de bureaux et d'entreposage) sera enlevée durant la phase de construction.

Les activités de préparation du site ont également le potentiel de perturber des EPEP fauniques (si elles sont présentes) en raison de l'augmentation du bruit et de la poussière. La perte d'EPEP végétales est considérée comme étant l'équivalent d'un changement dans la répartition.

Un changement dans la mortalité est possible pour certaines espèces fauniques se reproduisant dans des sites perturbés à découvert. La construction subséquente de l'infrastructure sur ces sites pourrait entraîner la destruction d'œufs ou d'oisillons de ces espèces, incluant l'engoulevent d'Amérique. Les activités de construction dans la ZDP ont le potentiel de perturber l'habitat et de causer la mortalité directe de plantes vasculaires ou de la faune en raison de l'activité de véhicules tout-terrain.

Des changements dans la santé peuvent être causés par la libération de contaminants atmosphériques lors de la préparation du site et la construction routière. Ces contaminants peuvent causer des effets physiologiques à la flore et à la faune en raison de la contamination et potentiellement abaisser la condition physique des animaux reproducteurs et affecter la quantité et la réussite de la reproduction.

Mesures d'évitement et d'atténuation

Outre les mesures proposées pour les oiseaux, autres animaux et leur habitat et les zones protégées, des mesures d'atténuation propres aux EPEP, si elles sont présentes, seront mises en œuvre. Elles comprennent :

- la conformité à l'atténuation mandatée existante;
- l'évitement d'activités à proximité ou dans des habitats ou des espèces sensible, dans la mesure du possible;
- le développement de mesures de protection et de techniques de gestion environnementale basées sur les conditions propres au site;
- la restauration de l'environnement affecté;
- la provision de substituts aux ressources ou aux environnements par la cueillette/ensemencement de graines, la transplantation directe ou la dispersion par propagule;
- le respect des règlements provinciaux et fédéraux pour le stockage et la manutention des matériaux;
- la mise en œuvre du PPE;
- la mise en place d'un plan de prévention et d'intervention en cas d'incendie de forêt; et
- la formation des employés.

Évaluation des effets cumulatifs

Les effets cumulatifs des effets superposés de plusieurs projets dans la ZÉR sont similaires à ceux caractérisés pour la CEV des oiseaux, autres animaux et leur habitat et les zones protégées. Sauf la deuxième usine de bouletage de Port-Cartier qui est située à 30 km environ au sud-ouest du terminal Kami, les autres projets affecteront le territoire dans la ZÉR. Néanmoins, leurs effets sur l'habitat seront relativement faibles, car ils seront principalement construits sur des terrains développés ou d'autres habitats perturbés ou limitrophes. Il est donc peu probable qu'il y ait des pertes cumulatives substantielles ou non d'habitat terrestre naturel. Il y a la possibilité que le projet de l'Aluminerie Alouette puisse causer une perte d'habitat terrestre, mais comme dans le cas des autres projets, aucun habitat forestier intérieur n'est susceptible d'être touché et seulement une petite partie de l'habitat forestier pourrait être perdu. Notamment, le terminal Kami ne contribuera pas aux effets cumulatifs puisqu'aucune EPEP n'a été identifiée dans la ZDP ou la ZÉL.

Accidents et défaillances

Déraillement

Un déraillement est un scénario très peu probable dans le terminal de la Pointe-Noire étant donné la basse vitesse et la quantité limitée de matières dangereuses qui pourraient être déversées (c.-à-d. carburant et lubrifiants). En toute probabilité, la basse vitesse limiterait les dommages à l'environnement si un tel événement devait se produire. Aucune EPEP ne sera

probablement présente dans les alentours de la boucle ferroviaire et les interactions résultantes sont donc très peu probables.

Incendie de forêt

Un incendie de forêt causé par les activités au terminal Kami risque d'affecter les EPEP en brûlant des habitats boisés qui pourraient contenir certaines espèces de plantes rares. Une petite population isolée de telles plantes, si elle est présente, pourrait être perdue en raison d'un tel événement, selon l'espèce. L'importance d'un tel événement dépend surtout de sa situation, de la taille de sa population et de l'étendue de l'espèce, si elle est présente. Toutefois, il est peu probable qu'un incendie de forêt lié au terminal Kami se déclare.

Importance des effets environnementaux négatifs résiduels

Les critères utilisés pour déterminer l'importance des effets environnementaux négatifs résiduels sont décrits ci-dessous :

Espèces en péril : un effet environnemental résiduel négatif est un effet qui touche toute la flore ou toute la faune répertoriée dans l'Annexe 1 de la LEP comme étant « en voie de disparition » ou « menacée » et qui produit une contravention des interdictions stipulées aux articles 32-36 de SARA, ou une contravention des interdictions des articles 16 et 17 de la LQEMV.

Espèces préoccupantes : un effet environnemental résiduel négatif important est défini comme étant un effet environnemental lié au terminal Kami sur des espèces florales ou fauniques qui ne sont pas encore sous la protection de la LEP ou de la LQEMV (c.-à-d., répertoriées comme étant « préoccupantes » dans l'Annexe 1 de la LEP ou répertoriées dans les Annexes 2 ou 3 de la LEM); classées comme S1, S2 ou S3 par le CDPNQ pour les plantes; ou classées comme étant « possiblement en péril », « sensible » ou « indéterminé » par le CCCEP, et qui est:

Bien qu'il n'existe pas de seuils pour évaluer l'altération ou la perte potentielle de plantes répertoriées individuelles ou de populations complètes, une ligne directrice acceptée pour la collecte de spécimens de référence de plantes vasculaires ou non vasculaires est que cette population peut survivre la perte de 1 individu sur 20 ou 5 pour cent de la population (Alberta Native Plant Council [ANPC] Native Plant Collection and Use Guidelines 2000). Aux fins de cette évaluation, 5 pour cent sera utilisé comme référence pour estimer l'ampleur des effets sur les populations de plantes rares.

L'importance des effets négatifs résiduels pour les espèces en péril et les espèces préoccupantes est évaluée au chapitre 20. En tenant compte des perturbations existantes au Port de Sept-Îles, la perturbation directe limitée des habitats naturels dans la ZDP et le faible potentiel apparent ou l'absence d'EPEP connues, on s'attend à ce que les effets potentiels du terminal Kami ne soient pas importants sur le plan des EPEP en raison d'une conception adéquate et du respect de l'atténuation standard et éprouvée.

Un résumé des conclusions de l'ÉIE est présenté au Tableau 13.4. La section 4.15 des Lignes directrices exige que le promoteur résume la relation de chaque CEV aux droits autochtones ou issus de traités potentiels ou établis d'un groupe autochtone. La définition de la CEV des espèces en péril et des espèces préoccupantes ne crée pas une relation entre la CEV et les droits autochtones ou issus de traités potentiels ou établis d'un groupe autochtone.

Tableau 13.4 Résumé des conclusions de l'étude d'impact sur l'environnement – espèces en péril et espèces préoccupantes

Effets environnement aux négatifs potentiels du terminal Kami	Atténuation et compensation	Suivi	Effets environnementaux résiduels	Effets cumulatifs	Effets d'accidents et défaillances	Normes et directives applicables	Commentaires reçus de groupes autochtones et du public (les réponses sont données au chapitre 10)	Engagements pris par le promoteur
Changements dans l'habitat Changements dans la répartition et le mouvement Changements du risque de mortalité Changements dans la santé	• la conformité à l'atténuation mandatée existante; • l'évitement d'activités à proximité ou dans des habitats ou des espèces sensible, dans la mesure du possible; • le développement de mesures de protection et de techniques de gestion environnementale basées sur les conditions propres au site; • la restauration de l'environnement affecté; • la provision de substituts aux ressources ou aux environnements par la cueillette/ensemencement de graines, la transplantation directe ou la dispersion par propagule; • le respect des règlements provinciaux et fédéraux pour le stockage et la manutention des matériaux; • la mise en œuvre du PPE; • la mise en place d'un plan de prévention et d'intervention en cas d'incendie de forêt; • la formation des employés.	Surveillance sur place pour la conformité au PPE.	Les activités de construction seront réalisées dans des habitats qui ne sont pas considérés comme étant critiques ou important pour les EPEP fauniques ou florales étant donné leur structure largement fragmentée et perturbée et la proximité à une zone industrielle active. De plus, aucune EPEP n'a été identifiée sur le site. Bien qu'il soit utilisé par des oiseaux et des animaux pour la reproduction, l'habitat est commun et répandu dans la ZÉR et au-delà, et les espèces utilisant la zone sont aussi courantes et répandues. Grâce à des mesures d'atténuation et de protection environnementale, l'effet environnement global des changements dans la population des EPEP n'est pas important. L'ampleur de cet effet sur les EPEP est faible.	Sur la péninsule Marconi, la construction d'autres projets est prévue principalement sur des terrains développés et dans d'autres habitats perturbés ou limitrophes avec un faible potentiel pour les EPEP. Il est donc peu probable qu'il y ait des pertes cumulatives substantielles ou non d'habitat terrestre naturel. Les effets indirects de la génération accrue de poussière augmenteront probablement à l'échelle locale lors des projets d'expansion. Aucune information sur les EPEP n'est disponible pour les emplacements de ces projets avec un potentiel de superposition.	Un incendie de forêt causé par les activités au terminal Kami risque de brûler des habitats boisés qui pourraient contenir certaines espèces de plantes rares. Une petite population isolée de telles plantes, si elle est présente, pourrait être perdue en raison d'un tel événement, selon l'espèce. L'importance d'un tel événement dépend surtout de sa situation, de la taille de sa population et de l'étendue de l'espèce, si elle est présente. Il est probable qu'aucune EPEP ne se trouve dans les environs de la boucle ferroviaire proposée dans l'éventualité d'un déraillement.	*Loi sur les espèces en péril* *Loi québécoise* sur les espèces menacées ou vulnérables	Commentaires et préoccupations liées aux effets potentiels sur les espèces en péril.	Développer des mesures d'atténuation et de gestion des effets environnementaux et la surveillance après l'évaluation environnementale pour la mise en œuvre lors des phases correspondantes du terminal Kami.

13.8 Ressources historiques et culturelles

Les ressources historiques et culturelles ont été sélectionnées comme CEV parce qu'elles contiennent la seule information physique sur le mode de vie des Autochtones avant l'arrivée des Européens en Amérique du Nord et sont cruciales pour comprendre l'histoire, l'utilisation du territoire et l'architecture de la région. Elles peuvent aussi offrir une perspective dans les interactions qui ont eu lieu entre divers groupes culturels et les connexions entre eux et l'environnement dans lequel ils vivaient. Les ressources historiques et culturelles comprennent des sites et de matières archéologiques, des sites culturels/spirituels, des sites et de matières paléontologiques et des ressources architecturales. Le port ne contient aucune ressource paléontologique potentielle et aucun site architectural enregistré. Par conséquent, l'évaluation des effets se concentre sur les ressources archéologiques.

Une évaluation détaillée des effets du terminal Kami sur les ressources historiques et culturelles est présentée au chapitre 21 de cette ÉIE.

Préoccupations

Bien que les ressources historiques ou culturelles n'aient pas été soulevées comme préoccupation par le grand public ou les parties prenantes dans la ZDP, elles ont été abordées en détail dans les Lignes directrices sur l'ÉIE. Aucune préoccupation n'a été soulevée par les parties prenantes, les groupes autochtones ou le public lors du processus de consultation.

Méthodologie

La ZÉL des ressources historiques et culturelles inclut la ZDP plus une zone tampon de 200 m pour tenir compte des effets indirects hors site (Figure 13.14). Une étude archéologique potentielle a été réalisée pour le terminal Kami dans la ZÉL et dans huit zones à potentiel archéologique qui ont été identifiées. Un levé a été fait par la suite et aucun site archéologique n'a été trouvé. Le rapport de ce levé archéologique n'a pas encore été publié. La ZÉR pour les ressources historiques et culturelles tient compte de l'histoire culturelle globale de la région dans laquelle la ZDP est située et elle est basée sur les emplacements qui ont fait l'objet d'une enquête antérieure dans la grande région de Sept-Îles. La ZÉR inclut la Ville de Sept-Îles et la réserve Uashat, ainsi que les îles dans la baie des Sept-Îles et la zone autour de Gallix où des sites archéologiques ont été identifiés antérieurement. La Figure 13.15 présente la ZÉR des ressources historiques et culturelles.

Les limites administratives des ressources historiques et culturelles sont établies par le *ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine* du Québec (MCCCF) qui supervise l'application de la *Loi sur les biens culturels* (2006). La loi protège les biens culturels définis comme étant une « œuvre d'art, un bien historique, un monument ou un site historique, un bien ou un site archéologique, ou une œuvre cinématographique, audiovisuelle, photographique, radiophonique ou télévisée » (*Éditeur officiel du Québec*, 2006, Ch.I, S.1). En octobre 2012, cette loi sera supplantée par la *Loi sur le patrimoine culturel* (2011) qui protège les ressources archéologiques, culturelles et spirituelles, et architecturales qui peuvent être considérées implicitement comme faisant partie du patrimoine culturel en fonction de sa valeur ethnologique ou scientifique. Les deux lois exigent l'obtention d'un permis pour effectuer des

fouilles ou des évaluations archéologiques et que quiconque découvre une ressource archéologique lors de fouilles archéologiques ou fortuitement par la suite doit déclarer la découverte au ministre sans délai (s.74). La surveillance des demandes faites des services communautaires et de l'infrastructure est la responsabilité des ministères et organismes gouvernementaux responsables dans le cadre de leurs processus de planification normaux.

La CEV des ressources historiques et culturelles présente l'histoire de l'habitation humaine dans la région et des caractéristiques topographiques suggérant la présence potentiellement élevée de ressources archéologiques. De l'information est également fournie sur des sites archéologiques identifiés antérieurement dans la ZÉR.

Environnement actuel

Des sites et des matières archéologiques ont été identifiés dans la plus grande partie du Québec, y compris la région de la Côte-Nord et de Sept-Îles. L'inventaire des ressources archéologiques du Québec signale l'existence de 14 sites archéologiques importants dans la ZÉR. Ces sites sont situés du côté opposé de la baie des Sept-Îles par rapport à la ZDP, le long de la côte. Plusieurs de ces sites sont liés à l'occupation autochtone d'une période indéterminée avant le contact avec les Européens. Les ressources historiques et culturelles eurocanadiennes datant entre 1608 et 1950 ont également été découvertes dans ces endroits. Il n'y a aucune ressource paléontologique dans la grande région de Sept-Îles.

Évaluation des effets

Les effets sur les ressources historiques et culturelles, s'ils se produisaient, sont le plus susceptibles de se produire durant la phase de construction dans l'éventualité de découverte fortuite de ressources archéologiques dans la ZÉL. Les effets potentiels entre le terminal Kami et les ressources historiques et culturelles à Sept-Îles durant la construction seront localisés sur le site et associés principalement à la perturbation de la végétation et du sol lors du débroussaillage et de la préparation du sol.

Les effets du terminal Kami sur les ressources historiques et culturelles qui pourraient se produire durant la construction ne devraient pas être importants, car Alderon observera le protocole lié à la découverte de ressources archéologiques établies par le MCCCF et qui se traduiront par l'excavation et la préservation de ressources de valeur ou la modification des plans afin de protéger les zones à concentration élevée de ressources archéologiques.

Les phases d'exploitation et d'entretien, et de mise hors service et de restauration n'affecteront pas les zones qui n'auront pas été préalablement perturbées et ne devraient donc pas avoir d'effet sur les ressources historiques et culturelles.

Mesures d'évitement et d'atténuation

Des mesures d'évitement et d'atténuation seront précisées lors du développement du PPE pour le terminal Kami et la mise en œuvre du plan dans l'éventualité d'une découverte inattendue.

Figure 13-14 Zone d'étude locale des ressources historiques et culturelles

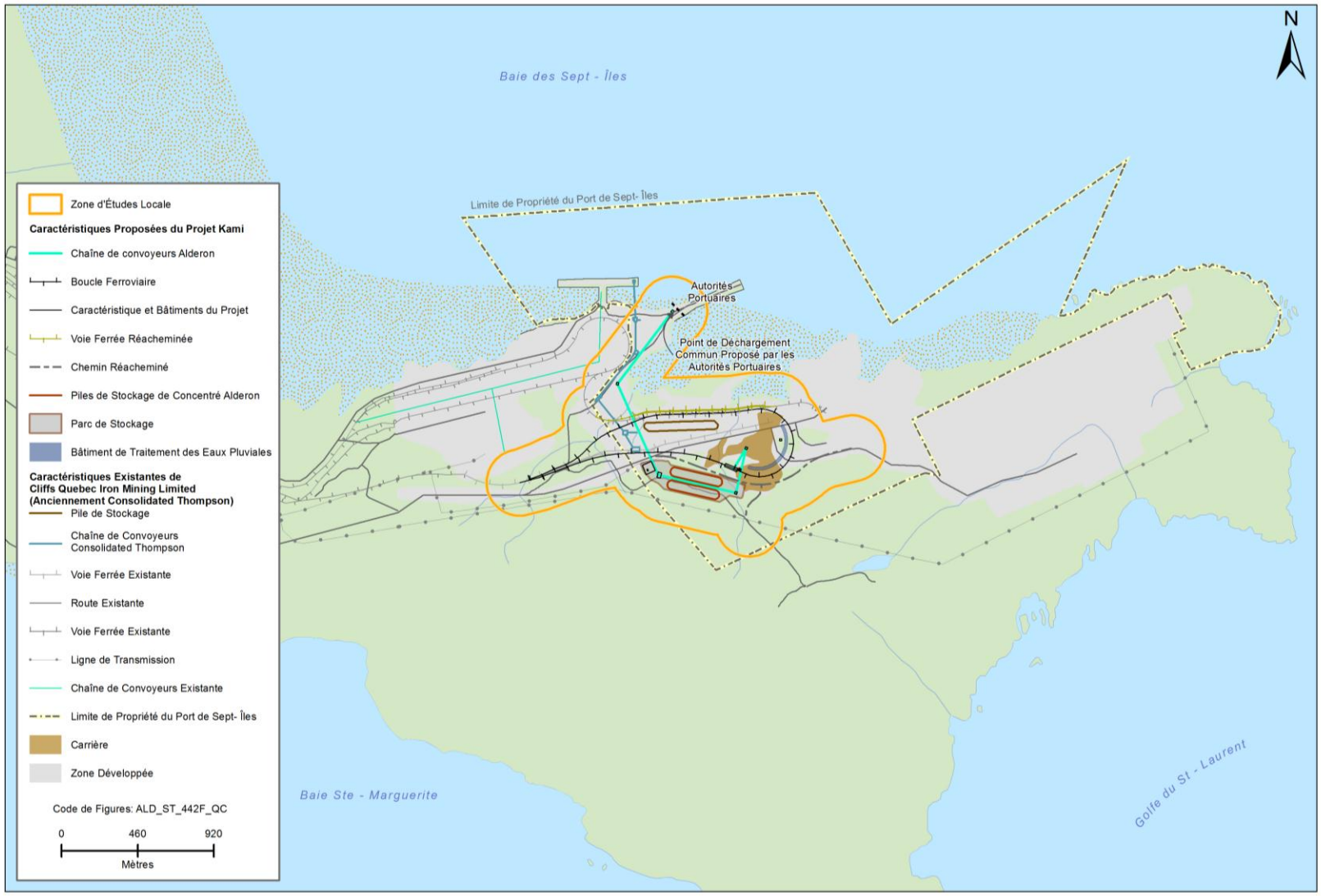
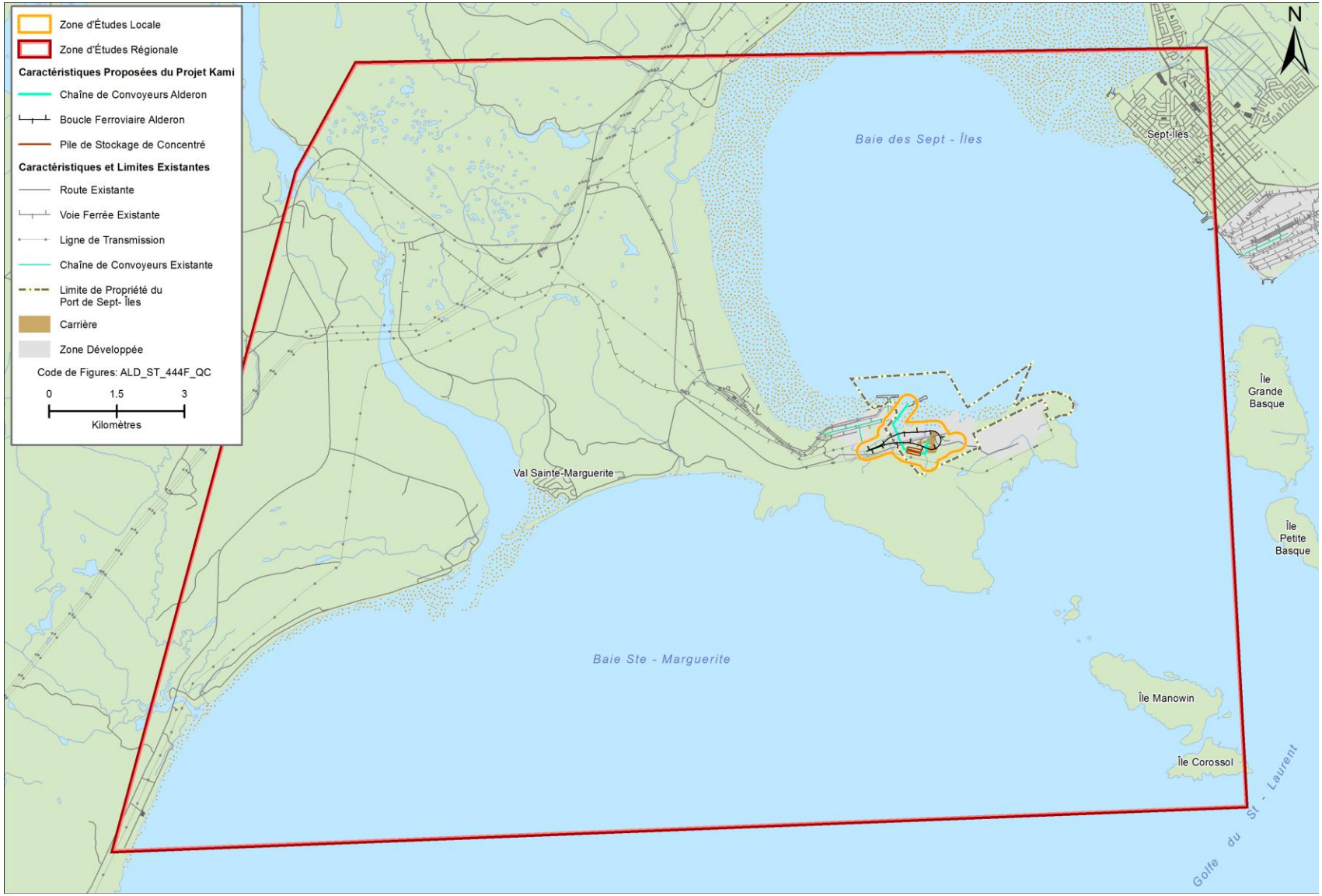


Figure 13-15 Zone d'étude régionale des ressources historiques et culturelles



Évaluation des effets cumulatifs

Des effets cumulatifs du terminal Kami avec des projets existants ou proposés dans la zone entourant le terminal de la Pointe-Noire ne sont pas prévus pour les ressources historiques et culturelles qui, dans le cas du terminal Kami, ne comprennent que des ressources archéologiques. Les effets cumulatifs prévus sont nuls, car tous les projets doivent respecter la *Loi sur les biens culturels* (2006) et la *Loi sur le patrimoine culturel* (2011) qui entrera en vigueur en octobre 2012. Ces lois stipulent que si des ressources archéologiques sont découvertes durant la construction du terminal Kami ou à n'importe quel autre moment, toutes les activités doivent cesser et il faut faire l'évaluation des ressources et obtenir un permis pour effectuer des fouilles du site archéologue du MCCCF. Ce protocole règlementé est conçu pour protéger et conserver les ressources archéologiques dans le cadre du patrimoine culturel québécois.

Accidents et défaillances

Déraillement

Un déraillement présente un faible de risque d'affecter des ressources historiques ou culturelles en perturbant des ressources archéologiques préalablement inconnues, particulièrement lors des activités de nettoyage et de restauration du sol. Selon les prédictions, les effets environnementaux négatifs ne seront pas importants parce que ces effets environnementaux seraient de faible ampleur et dans une zone géographique restreinte au site. L'étendue géographique des effets environnementaux sera localisée, mais ils peuvent empiéter sur des zones avec un potentiel archéologique. La probabilité d'une telle défaillance affectant les ressources archéologiques est faible puisque la zone aura été relevée avant la construction et toute ressource aura probablement déjà été enlevée.

Incendie de forêt

Un incendie de forêt pourrait avoir un effet important sur les ressources historiques et culturelles dans le voisinage du terminal Kami. Les incendies de forêt peuvent causer des perturbations permanentes des ressources archéologiques et un gros incendie de forêt pourrait être à l'échelle régionale et donc s'étendre à des parties antérieurement intactes. Le cas échéant, il est possible que des ressources historiques et culturelles puissent être perturbées ou détruites par l'incendie lui-même ou lors du nettoyage subséquent. En travaillant avec plusieurs services d'incendie municipaux, Alderon mettra en place des mesures de prévention de l'incendie et un plan d'intervention pour minimiser l'étendue d'incendies de forêt potentiels. Les prévisions indiquent que les effets environnementaux négatifs résiduels d'un incendie de forêt seront importants en raison de la grande ampleur et du potentiel d'une étendue géographique régionale de la portée des effets environnementaux. Grâce la mise en œuvre d'un plan de prévention des incendies de forêt et d'intervention en cas d'incendie cependant, il est peu probable que de tels incendies se produisent et ils seront probablement limités au site du terminal Kami.

Rupture du bassin de retenue des eaux de ruissellement

D'après les prévisions, les effets environnementaux négatifs résiduels de la rupture ou du débordement du bassin de retenue des eaux de ruissellement sur les ressources durant la phase d'exploitation et d'entretien ne seraient pas importants parce les effets environnementaux seraient de faible ampleur et localisés. Les prévisions indiquent que les effets seront principalement ou entièrement limités à du terrain à faible potentiel.

Importance des effets environnementaux négatifs résiduels

Un effet environnemental négatif résiduel important sur les ressources historiques et culturelles peut être défini comme étant un effet environnemental lié au terminal Kami qui produirait la perte ou la perturbation d'une ressource historique ou culturelle connue sans documentation adéquate ou dont le sauvetage ou la récupération du matériel culturel et de l'information qu'il contient et sans l'approbation préalable de l'organisme règlementaire.

Un effet environnemental négatif qui ne répond pas à cette définition est classé comme non important.

L'importance des effets négatifs résiduels pour les ressources historiques et culturelles est évaluée au chapitre 21. Bien que des effets négatifs résiduels importants puissent se produire dans certains cas d'accidents ou de défaillances à l'échelle régionale, la probabilité est faible que de tels événements se produisent. Il est peu probable que le terminal Kami produise des effets environnementaux négatifs important dans des conditions d'exploitation normales.

Un résumé des conclusions de l'ÉIE est présenté au Tableau 13.5. La section 4.15 des Lignes directrices exige que le promoteur résume la relation de chaque CEV aux droits autochtones ou issus de traités potentiels ou établis d'un groupe autochtone. La définition de la CEV des ressources historiques et culturelles se traduit par une relation potentielle avec les droits autochtones ou issus d'un traité potentiels ou établis d'un groupe autochtone. Il n'y a pas de signes de ressources historiques et culturelles dans la zone du terminal Kami et il n'y a pas d'effets négatifs importants sur l'exercice par un groupe autochtone d'un droit autochtone potentiel ou établi.

Tableau 13.5 Résumé des conclusions de l'Évaluation d'impact sur l'environnement – ressources historiques et culturelles

Effets environnementaux négatifs potentiels du terminal Kami	Atténuation et compensation	Suivi	Effets environnementaux résiduels	Effets cumulatifs	Effets d'accidents et défaillances	Normes et directives applicables	Commentaires reçus de groupes autochtones et du public (les réponses sont données au chapitre 10)	Engagements pris par le promoteur
Perturbation ou perte de sites ou de matériel archéologique	Développement et mise en œuvre d'un PPE dans l'éventualité d'une découverte inattendue	• Respecter toutes les lois fédérales et provinciales concernant l'archéologie. • Surveillance sur place pour la conformité au PPE.	Occurrence peu probable parce qu'il n'y a pas de sites connus et des procédures d'atténuation limiteront le risque de perturber ou de détruire accidentellement des sites actuellement inconnus.	Toutes les activités de développement dans la province sont assujetties à la Loi sur les biens culturels du Québec et, si elles sont réalisées après octobre 2012, à la Loi sur le patrimoine culturel. Ainsi, tout projet nouveau ou existant sera régi par l'application de la loi concernant les ressources archéologiques afin de limiter les effets négatifs sur les ressources historiques et culturelles.	Des sites non identifiés peuvent être découverts et négativement affectés lors d'activités de nettoyage après un déversement (déraillement) impliquant de l'équipement de terrassement et les effets subséquents sur le sol. Des incendies de forêt pourraient affecter négativement les ressources situées dans l'horizon supérieur du sol ou dans la couche de feuilles mortes. Les effets de la rupture du bassin de retenue sur des ressources historiques et culturelles seraient de faible ampleur et localisés. Grâce à la mise en œuvre d'un plan de prévention et d'un PIU, les effets d'un accident ou d'une défaillance sont peu probables de se produire et seront probablement confinés.	Loi sur le patrimoine culturel	Aucun	Développer des mesures d'atténuation et de gestion des effets environnementaux et la surveillance après l'évaluation environnementale pour la mise en œuvre lors des phases correspondantes du terminal Kami.

13.9 Utilisation actuelle du territoire et des ressources à des fins traditionnelles par les Autochtones

Selon les lignes directrices de l'ÉIE pour le projet par les gouvernements fédéral et provinciaux, l'utilisation actuelle du territoire et des ressources à des fins traditionnelles par les Autochtones est définie comme étant « l'utilisation du territoire et des ressources d'une valeur sociale, culturelle ou spirituelle particulière aux communautés autochtones du Labrador et du Québec avec un accent sur l'utilisation actuelle directe et indirecte par des peuples autochtones à des fins traditionnelles (c.-à-d. la pêche, la chasse et la cueillette) ».

Plusieurs groupes autochtones s'adonnent à des activités d'utilisation traditionnelle du territoire et des ressources au Québec et au Labrador. Les revendications territoriales de ces groupes sont à différents stages de progrès, de négociation ou de règlement. L'utilisation actuelle du territoire et des ressources à des fins traditionnelles par les Autochtones et les effets potentiels du terminal Kami sur ces activités sont un volet et une considération cruciaux de l'ÉE étant donné l'importance globale de ces éléments dans l'environnement socio-économique. Ces considérations sont également soulignées dans la définition des « effets environnementaux » dans la *LCEE* qui inclut notamment : « ... les changements que la réalisation d'un projet risque de causer à l'environnement... [et] les répercussions de ces changements... sur l'usage courant de terres et de ressources à des fins traditionnelles par les autochtones... »

Comme l'indique le titre de cette CEV, l'évaluation des effets environnementaux se concentre sur l'utilisation *courante* (actuelle) du territoire et des ressources par des Autochtones à des fins traditionnelles et les changements potentiels à ces activités qui peuvent se produire (directement ou indirectement) en raison du terminal Kami.

Préoccupations

Alderon a fait des efforts considérables pour impliquer toutes les communautés et organisations autochtones au Québec et au Labrador afin d'obtenir et de communiquer de l'information sur l'utilisation actuelle du territoire et des ressources, les connaissances autochtones et les préoccupations et enjeux des communautés concernant le terminal Kami et ses effets environnementaux potentiels afin d'en tenir compte et de les intégrés à l'ÉIE. Lorsque des groupes autochtones ont opté de participer à de tels programmes, l'information et les perspectives révélées grâce à ces processus ont été inestimables et elles ont été considérées et intégrées dans l'ensemble de l'ÉE. Dans d'autres cas, l'ÉIE utilise de l'information existante et déjà disponible au grand public.

Lors du processus de consultation, une préoccupation liée à cette CEV a été soulevée concernant l'interaction du terminal Kami avec des droits ou titres autochtones existants. La bande Innu Uashat mak Mani-Utenam a indiqué qu'elle voulait être impliqué dans l'ensemble du projet et pas seulement les composants du Port de Sept-Îles. Alderon a collaboré de façon permanente avec les groupes autochtones sur le projet en entier (site de la mine, infrastructures portuaires). Alderon continuera de collaborer avec les groupes autochtones pendant toute la durée du projet.

Méthodologie

L'évaluation des effets potentiels du terminal Kami sur cette CEV a inclus une approche globale de superposition des composants et des activités du terminal Kami (chapitre 2) sur ce qui est connu de la nature et de la répartition des activités actuelles d'utilisation du territoire et des ressources par les Autochtones afin d'identifier toute interaction potentielle et ses effets résultants sur cette CEV.

La ZDP est la zone représentée par l'empreinte physique du terminal Kami telle que définie dans la description du projet (chapitre 2). La ZÉL est définie comme une zone plus grande centrée sur la ZDP englobant tous les composants et toutes les activités du terminal Kami et les « zones d'influence » potentielles de toute perturbation liée au terminal Kami. La ZÉR est généralement définie comme l'étendue géographique globale des activités d'utilisation traditionnelle du territoire et des ressources par divers groupes autochtones du Québec et du Labrador qui sont considérés dans le cadre de cette évaluation. La ZÉR est donc relativement « propre au groupe », bien que pour des raisons analytiques générales, elle a été définie de manière à englober complètement la répartition de ces activités par tous les groupes considérés. La ZÉL et la ZÉR sont montrées à la Figure 13.16.

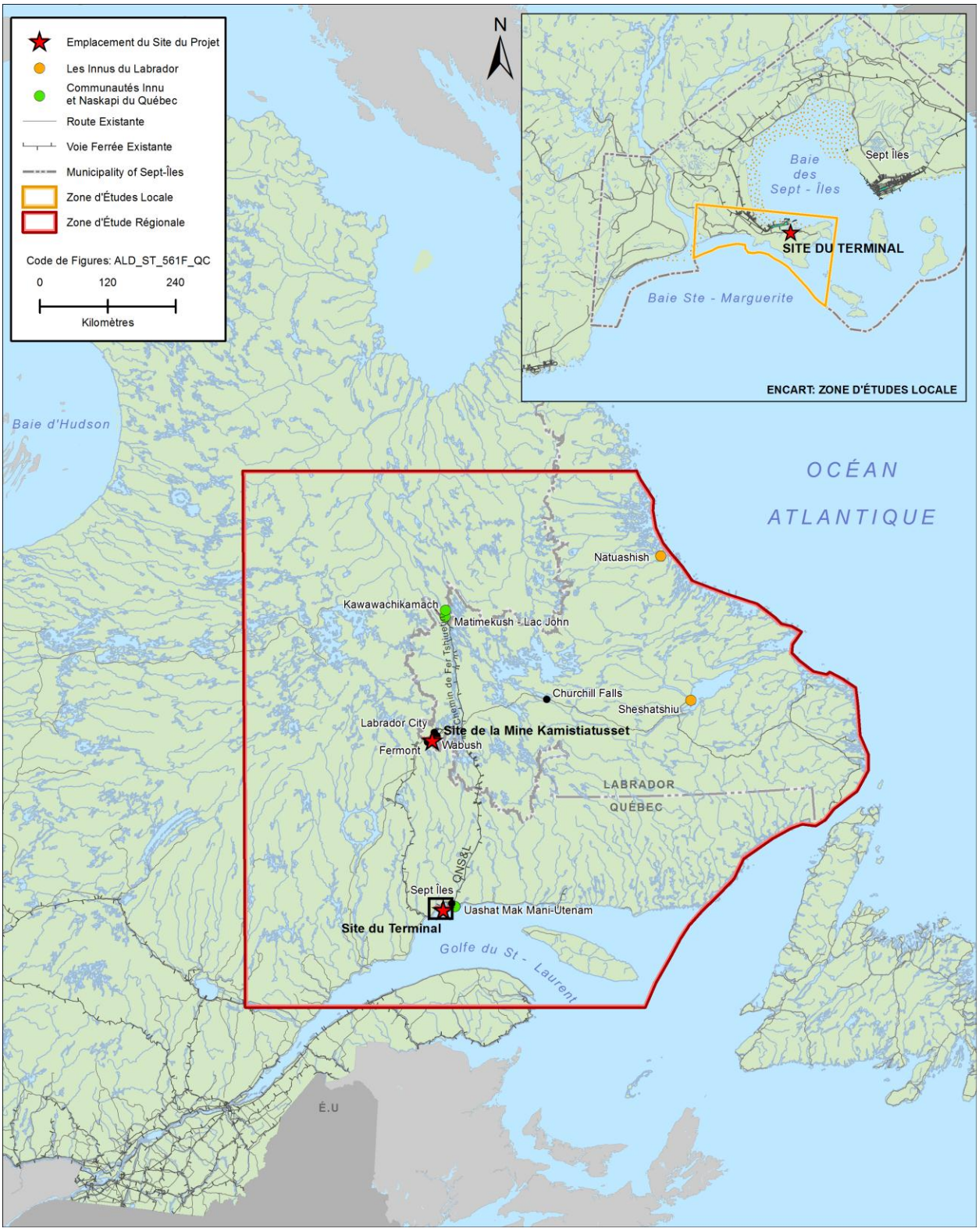
Environnement actuel

Les activités d'utilisation traditionnelle du territoire et des ressources représentent dans le passé et dans le présent une partie importante et intégrale de la vie et de la culture des Autochtones et de leur communauté avec plusieurs groupes autochtones entreprenant des activités d'utilisation traditionnelle du territoire et des ressources sur la Côte-Nord du Québec et/ou l'ouest du Labrador.

Les Innus Uashat mak Mani-Utenam partagent leur territoire traditionnel avec les Innus de Matimekush-Lac John. Celui-ci s'étend de la Côte-Nord du Québec jusqu'au nord du Matimekush-Lac John, englobant la majeure partie de l'ouest du Labrador et de l'est du Québec. L'information existante et disponible sur l'utilisation actuelle du territoire et des ressources par ces groupes indique que les Innus de Uashat mak Mani-Utenam continuent d'utiliser leur territoire traditionnel, particulièrement dans la région sud et d'autres régions qui sont accessibles par voie ferrée et par route, et les Innus de Matimekush - Lac John utilisent aussi principalement les régions entourant leurs communautés et sont loin au nord du terminal Kami.

La zone du Port de Sept-Îles, au Québec, où le terminal Kami proposé par Alderon sera construit et exploité est le site d'activités industrielles continues depuis plusieurs décennies. En raison de cette activité industrielle importante et de longue date dans et autour de la zone du terminal Kami proposé, il n'y a aucune activité d'utilisation traditionnelle du territoire et des ressources. Elle ne contient aucun site connu d'importance historique, culturelle ou spirituelle.

Figure 13-16 Zones d'étude locale et régionale d'utilisation actuelle du territoire et des ressources à des fins traditionnelles par les Autochtones



Alderon n'est pas au courant d'utilisations futures planifiées du territoire ou des ressources qui pourraient se produire dans ou près de la zone du terminal Kami et qui pourraient donc être affectées étant donné la désignation industrielle existante du territoire gisant dans et autour du site du terminal Kami.

Évaluation des effets

Les activités d'utilisation du territoire et des ressources peuvent être affectées directement ou indirectement par des projets de développement. Des effets directs se produisent lorsque des activités établies sont perturbées ou gênées d'une manière quelconque par des composants ou des activités liés au projet durant les phases de construction ou d'exploitation (p. ex., accès limité à une zone de récolte, évitement ou utilisation réduite de certaines zones en raison de perturbations liées au projet telles qu'une présence humaine accrue, du bruit, de la poussière, une concurrence accrue pour le territoire et les ressources avec d'autres résidents, etc.). Les effets indirects de telles activités peuvent également se produire lorsque des projets ont un effet négatif sur la flore, le poisson ou la faune et lorsque de tels effets biophysiques réduisent la disponibilité et/ou la qualité de telles ressources et donc leur utilisation et leur jouissance à des fins traditionnelles. Dans les deux cas, ces effets directs et/ou indirects peuvent se traduire par une réduction de la qualité et de la valeur culturelle globales de ces activités traditionnelles par des personnes et des communautés autochtones.

L'évaluation des effets environnementaux de la CEV de l'utilisation actuelle du territoire et des ressources à des fins traditionnelles par des Autochtones se concentre donc sur les effets environnementaux potentiels suivants :

- changement dans la répartition des activités (emplacement et/ou choix du moment);
- changement dans le niveau global d'activité; et
- Changement résultant dans la qualité et la valeur culturelle globales de l'activité

Outre l'addition de l'empreinte directe du terminal Kami, la phase de construction du terminal Kami produira des perturbation telles que celles associées aux émissions atmosphériques (incluant de la poussière et de l'échappement de l'équipement de construction), du bruit, de la lumière, des vibrations, la possibilité de sédimentation dans des cours d'eau, la visibilité de l'équipement et des installations physiques du terminal Kami et d'autres émissions potentielles et les perturbations qui y sont liées. La modélisation et l'analyse détaillées de la nature, de l'ampleur et de la répartition spatiale et temporelle des émissions potentielles dans l'air et dans l'eau, du bruit, des vibrations et de la lumière qui peuvent être associées au terminal Kami sont présentées dans d'autres chapitres.

Encore une fois, la zone du Port de Sept-Îles où le terminal Kami proposé par Alderon sera construit et exploité est le site d'activités industrielles continues depuis plusieurs décennies. Le terminal Kami proposé sera entièrement situé sur le territoire du Port de Sept-Îles, dans la Municipalité régionale de comté des Sept-Rivières et dans la municipalité de Sept-Îles, Québec. La ZDP se trouve dans une zone industrielle désignée pour l'industrie à grande échelle qui couvre toute la péninsule Marconi et qui est largement utilisée à ces fins actuellement. Le

terminal Kami proposé sera situé sur des terrains disponibles qui ont été assignés à Alderon par l'Administration portuaire, dans et à côté de plusieurs installations industrielles existantes et d'activités en cours. Il s'agit d'une propriété privée qui est légalement exclue à d'autres utilisations.

En raison de cette activité industrielle importante et de longue date dans et autour de la ZDP et de la ZÉL, il n'y a (et ne peut y avoir) aucune activité d'utilisation traditionnelle du territoire et des ressources dans la ZDP ou la ZÉL. Ces zones ne contiennent aucun site connu d'importance historique, culturelle ou spirituelle pour l'un ou l'autre des groupes. Les implications potentielles du terminal Kami sur les plans de la végétation, du poisson, de la faune et d'autres ressources ont également été évaluées en détail dans d'autres sections sur les CEV. Elles ont conclu que le terminal Kami n'aura pas d'effets environnementaux négatifs importants sur de quelconques volets de l'environnement biophysique. Tout cela, combiné au fait que les ressources essentielles (telles que le caribou) ne se trouvent pas dans la zone ou il est peu probable qu'elles soient affectées, ainsi que l'absence résultante d'utilisation du territoire et des ressources par les Autochtones (décrite ci-dessus) dans la ZDP et la ZÉR pour le moment, signifie qu'il n'y a pas de potentiel d'effets sur l'utilisation traditionnelle du territoire et des ressources.

Par conséquent et selon l'information disponible à Alderon sur l'utilisation dans cette ÉE, le terminal Kami n'aura probablement aucun effet sur la répartition (emplacement et choix du moment) de l'utilisation du territoire et des ressources à des fins traditionnelles par des Autochtones.

Outre l'emplacement et la disponibilité de territoire et de ressources pour de telles activités et l'étendue géographique des perturbations liées au terminal Kami, les niveaux d'activité traditionnelle peuvent également être affectés par une réduction du temps disponible pour la réalisation de ces activités par les personnes et communautés autochtones. La participation accrue des peuples autochtones aux projets de développement et à d'autres volets de l'économie basée sur les salaires peut parfois entraver leur capacité et leur disponibilité à participer à certaines activités traditionnelles. D'une part, les lieux et les heures de travail (horaire et rotation) qui sont souvent associés aux phases de construction et d'exploitation de projets de développement des ressources de grande envergure se traduisent par de longues périodes d'absence de la communauté et pendant lesquelles les engagements peuvent entraver les activités traditionnelles et autres activités culturelles. D'autre part, la participation à de telles activités peut en réalité être facilitée ou améliorée par un revenu d'emploi associé aux travaux liés au projet, ce qui peut aider à acheter le matériel et les fournitures nécessaires.

Dans le cadre de ses discussions en cours avec des groupes autochtones concernant le projet Kami, Alderon continuera à évaluer les préoccupations potentielles liées au temps qui peuvent affecter la capacité des employés autochtones à participer à des activités traditionnelles, ainsi qu'à explorer des mesures permettant de résoudre cette situation.

Étant donné qu'il est peu probable que le terminal Kami affecte négativement l'emplacement ou le choix du moment de l'utilisation actuelle du territoire et des ressources à des fins traditionnelles par les Autochtones, ni le niveau de participation global à de telles activités par

des personnes ou des groupes autochtones, aucune réduction associée ou résultante dans la qualité ou la valeur culturelles inhérente à l'utilisation du territoire et des ressources à des fins traditionnelles par des Autochtones n'est donc anticipée dans l'une ou l'autre des phases du terminal Kami.

Mesures d'évitement et d'atténuation

Certaines des principales mesures qui ont été ou qui seront mises en œuvre par Alderon afin d'éviter ou de réduire les effets négatifs à cette CEV lors de la planification et de l'exécution du terminal Kami comprennent :

- l'emplacement des composants et des activités du terminal Kami dans une zone industrielle existante; et
- L'implication continue des communautés et des organismes autochtones.

Évaluation des effets cumulatifs

En raison de son emplacement dans une zone industrielle existante qui n'est pas utilisée actuellement pour de telles activités, il est peu probable que le terminal Kami produise des effets négatifs sur l'emplacement et le choix du moment pour l'utilisation actuelle du territoire et des ressources à des fins traditionnelles par des Autochtones ni le type ou le niveau globaux de telles activités par des personnes ou des groupes autochtones. Aucune réduction associée ou résultante dans la qualité globale ou la valeur culturelle inhérente à l'utilisation actuelle du territoire et des ressources à des fins traditionnelles par des Autochtones n'est donc anticipé pour l'une ou l'autre des phases du terminal Kami. Les mesures d'atténuation décrites plus haut et dans l'ensemble de cette ÉIE serviront à éviter ou réduire davantage tout effet négatif potentiel. Le terminal Kami proposé ne devrait donc pas contribuer à des effets cumulatifs sur cette CEV dans la ZÉR.

Le terminal Kami ne produira probablement pas d'effets cumulatifs négatifs importants en combinaison avec d'autres projets ou activités qui ont ou qui seront réalisés.

Accidents et défaillances

Les accidents ou défaillances possibles qui pourraient avoir des effets sur cette CEV comprennent un incendie ou le déversement accidentel de carburant, de produits chimiques ou d'autres substances dans l'environnement (en raison d'un déversement accidentel, d'un déraillement, etc.). N'importe quel de ces événements pourrait se produire durant les phases de construction ou d'exploitation du terminal Kami et les effets environnementaux potentiels dépendraient clairement de la nature, de l'ampleur, de l'emplacement et de la durée de l'événement. Alderon a développé et continue à développer des plans de protection de l'environnement et d'intervention d'urgence pour les diverses phases du terminal Kami. Aucun effet sur les communautés autochtones ou leurs activités d'utilisation du territoire et des ressources n'est anticipé.

Importance des effets environnementaux négatifs résiduels

Un effet négatif important sur *l'utilisation actuelle du territoire et des ressources à des fins traditionnelles par les Autochtones* est défini comme étant un effet produisant un changement dans la répartition spatiale et temporelle actuelle et/ou une réduction du niveau d'activité par les communautés autochtones qui participent actuellement à de telles activités dans la ZÉR et produisant une réduction globale de la valeur culturelle à long terme de telles activités pour la communauté.

Il est peu probable que le terminal Kami ait des interactions ou nuise à l'emplacement et au choix du moment pour l'utilisation actuelle du territoire et des ressources à des fins traditionnelles par des Autochtones ni le type ou le niveau globaux de telles activités par des personnes et des groupes autochtones. Aucune réduction associée dans la qualité globale ou la valeur culturelle inhérente à l'utilisation actuelle du territoire et des ressources à des fins traditionnelles par des Autochtones n'est donc anticipé à la suite de l'une ou de l'autre des phases du terminal Kami.

Il est donc peu probable que le terminal Kami produise des effets négatifs importants sur l'utilisation actuelle du territoire et des ressources à des fins traditionnelles par les Autochtones en soi ou en combinaison avec d'autres projets et activités dans la ZÉR.

Un résumé des conclusions de l'ÉIE est présenté au Tableau 13.6. La section 4.15 des Lignes directrices exige que le promoteur résume la relation de chaque CEV aux droits autochtones ou issus de traités potentiels ou établis d'un groupe autochtone. La définition de la CEV de l'utilisation du territoire et des ressources à des fins traditionnelles se traduit par une relation potentielle avec les droits autochtones ou issus d'un traité potentiels ou établis d'un groupe autochtone. Il n'y a pas de signes d'utilisation du territoire et des ressources à des fins traditionnelles dans la zone du terminal Kami et il n'y a pas d'effets négatifs importants sur l'exercice par un groupe autochtone d'un droit autochtone potentiel ou établi.

Tableau 13.6 Résumé des conclusions de l'évaluation de l'impact sur l'environnement – utilisation du territoire et des ressources à des fins traditionnelles par les Autochtones

Effets environnementaux négatifs potentiels du terminal Kami	Atténuation et compensation	Suivi	Effets environnementaux résiduels	Effets cumulatifs	Effets d'accidents et défaillances	Normes et directives applicables	Commentaires reçus de groupes autochtones et du public (les réponses sont données aux chapitres 10 et 15)	Engagements pris par le promoteur
Changement dans la répartition des activités (emplacement et/ou choix du moment)	• La conception et l'emplacement du terminal Kami (installation de déchargement, d'empilage, de stockage et de reprise du concentré et boucle ferroviaire) dans une zone industrielle existante. • L'implication continue des communautés et des organismes autochtones.	Tout programme de suivi et de surveillance qui a été identifié et proposé pour d'autres CEV (particulièrement dans l'environnement biophysique) sera indirectement applicable à l'utilisation du territoire et des ressources.	Aucun Autochtone n'entreprend des activités d'utilisation traditionnelle du territoire et des ressources dans la ZDP ou la ZÉR; par conséquent, il est peu probable que le terminal Kami affecte négativement l'emplacement ou le choix du moment de l'utilisation actuelle du territoire et des ressources à des fins traditionnelles par les Autochtones.	Il est peu probable que le terminal Kami ait des interactions ou affecte l'utilisation actuelle du territoire et des ressources à des fins traditionnelles par les Autochtones, ou par conséquent, qu'il contribue ou produise des effets cumulatifs sur cette CEV.	La CEV peut être affectée par des événements accidentels tels qu'un incendie ou un déversement de matières dangereuses (selon la nature, l'ampleur, l'emplacement et la durée de l'événement). Le développement et la mise œuvre des PPE et du plan d'intervention d'urgence du terminal Kami.	Dans la plupart des cas, il n'existe pas de normes ou de lignes directrices générales ou génériques conçues pour éviter ou réduire les effets possibles sur l'utilisation du territoire et des ressources.	Commentaires et préoccupations concernant : • les effets possibles sur les activités de chasse et de pêche résultant de changements dans la population et l'habitat de la faune et du poisson; • la contamination potentielle des aliments prélevés dans la nature et des sources d'eau potable; • des changements dans la nature, la répartition et le choix du moment des activités traditionnelles en raison de limites possibles à l'accès à la zone du terminal Kami ou à la suite d'autres perturbations liées au terminal Kami (p. ex., poussière, émissions atmosphériques, etc.); • la modification d'une utilisation existante de la zone du terminal Kami à la suite d'une dégradation de la qualité de l'air, du bruit ou d'autres perturbations; et • la présence (et les implications possibles) de revendications territoriales autochtones non résolues dans la région.	Les mesures d'atténuation mentionnées ci-dessus. L'implication continue des communautés et des organismes autochtones.
Changement dans le niveau global d'activité			On ne s'attend pas à ce que le terminal Kami produise d'effets négatifs sur le type et le niveau globaux de telles activités par des personnes ou des groupes autochtones.					
Changement résultant dans la qualité et la valeur culturelle globales de l'activité			Aucune réduction associée ou résultante dans la qualité globale ou la valeur culturelle inhérente à l'utilisation actuelle du territoire et des ressources à des fins traditionnelles par des Autochtones n'est donc anticipée.					

13.10 Utilisation actuelle du territoire et des ressources par d'autres usagers

L'utilisation actuelle du territoire et des ressources par d'autres usagers est définie comme étant toute utilisation ou récolte actuelle (c.-à-d. depuis 1990), y compris les usages industriels, entreprise par des personnes et des communautés non autochtones à Sept-Îles, Québec. En particulier, l'analyse de cette CEV sur l'utilisation actuelle du territoire et des ressources dans les zones où l'on prévoit des perturbations physiques directes à la suite des activités au terminal Kami.

Une caractérisation détaillée des conditions de référence liées aux types d'utilisation du territoire est fournie dans l'Étude de référence socio-économique (Annexe H, Stantec 2012d). Une évaluation détaillée des effets du terminal Kami sur l'utilisation actuelle du territoire et des ressources par d'autres usagers est présentée au chapitre 23 de cette ÉIE.

Préoccupations

Une préoccupation liée à l'utilisation actuelle du territoire et des ressources par d'autres usagers a été soulevée trois fois par des participants : l'impact visuel du site portuaire sur la beauté du paysage, particulièrement en ce qui a trait aux piles de stockage. À la suite de cette préoccupation, Alderon a considéré le panorama depuis l'autre côté de la baie des Sept-Îles et a établi qu'aucun effet sur la beauté du paysage n'est anticipé.

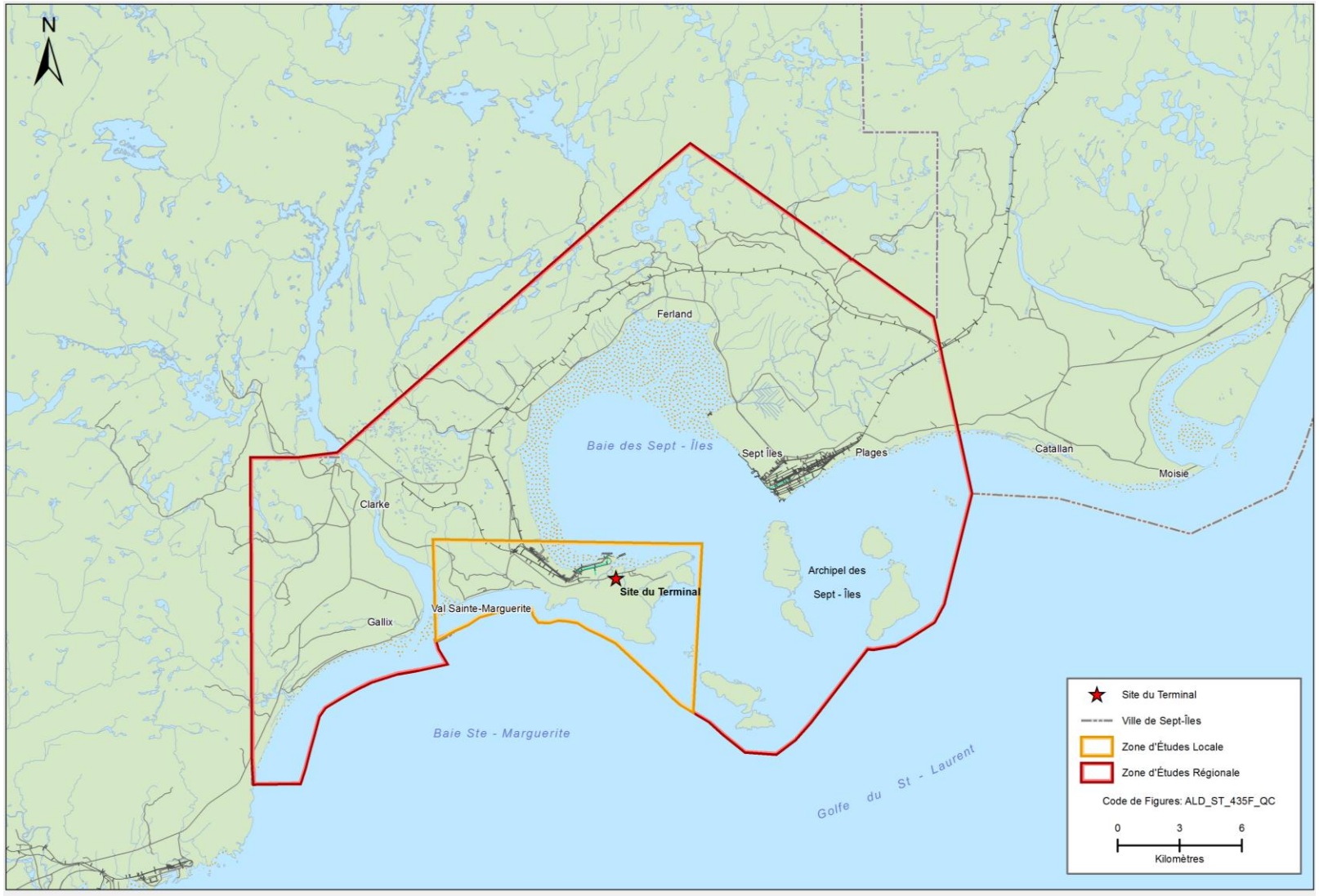
Méthodologie

L'utilisation actuelle du territoire et des ressources par d'autres usagers est définie comme l'utilisation de territoires et de ressources liées au développement de l'infrastructure du terminal Kami dans le terminal de la Pointe-Noire, y compris les usages industriels, dans les limites de la propriété du terminal Kami et le long du droit de passage des infrastructures associées. Elle a été sélectionnée comme CEV en raison des interactions potentielles entre le terminal Kami et la CEV qui pourraient résulter de l'exclusion / promotion du développement industriel sur le site ou des interactions avec des propriétés résidentielles et récréatives à une certaine distance du site. L'utilisation actuelle du territoire et des ressources par d'autres usagers est abordée en détail dans les lignes directrices du projet.

La ZÉL inclut la ZDP pour l'infrastructure du terminal Kami qui se trouve entièrement dans le terminal de la Pointe-Noire et les zones de développement industriel avoisinantes sur la péninsule Marconi, la zone résidentielle et récréative à faible densité de Val Sainte-Marguerite et les zones résidentielles à faible densité à proximité des voies ferrées autour de la baie des Sept-Îles. La ZÉL est illustrée à la Figure 13.17. La ZÉR englobe la zone d'influence limitée à la ville de Sept-Îles au-delà de laquelle aucune interaction entre le terminal Kami et cette CEV n'est anticipée.

Les limites administratives du développement industriel du terminal de la Pointe-Noire relèvent de l'Administration portuaire de Sept-Îles, de la Ville de Sept-Îles et de la MRC des Sept-Rivières. La préservation de la valeur des propriétés résidentielles et récréatives de la zone de Val Sainte-Marguerite, ainsi que des zones résidentielles à faible densité près des voies ferrées autour de la baie des Sept-Îles relève de la Ville de Sept-Îles et de la MRC des Sept-Rivières.

Figure 13-17 Zones d'étude locale et régionale de l'utilisation actuelle du territoire et des ressources par d'autres usagers



Environnement actuel

Conformément au plan d'utilisation du territoire de la Ville de Sept-Îles, le site du terminal Kami est situé dans une zone industrielle désignée pour l'industrie de grande envergure. Les terres à utilisation résidentielle et récréative les plus près du terminal Kami sont la zone résidentielle et récréative à faible densité de Val Sainte-Marguerite se trouvant à l'embouchure de la rivière Sainte-Marguerite à une distance de 1,5 km environ de la ZDP, suivies de zones résidentielles à faible densité autour de la baie des Sept Îles.

Évaluation des effets

L'évaluation environnementale de l'utilisation actuelle du territoire et des ressources par d'autres usagers se concentre sur des changements au développement industriel et aux propriétés résidentielles et récréatives. L'évaluation des effets liés au terminal Kami sur le développement industriel a tenu compte des activités qui pourraient mener à l'exclusion ou à la promotion d'activité industrielle au port. Les effets sur les propriétés résidentielles et récréatives ont été considérés sur les plans des effets de changements potentiels de la qualité de l'air, du bruit, des vibrations et de la qualité de la lumière. Les interactions potentielles entre le terminal Kami et la CEV pour ces deux effets sont associées à la phase de construction du terminal Kami sur une période de deux ans et sur la phase d'exploitation et d'entretien. Les changements du panorama liés au terminal Kami ne sont pas considérés comme importants en raison de la visibilité des installations proposées, de leur capacité d'être distinguées des infrastructures existantes sur le site et de la distance des points de vue du sujet. Ainsi, aucune autre évaluation du panorama n'a été effectuée.

Les effets potentiels entre le terminal Kami et le développement industriel durant la phase de construction seront principalement associés aux activités suivantes du terminal Kami :

- le réalignement de la voie d'accès et de l'aqueduc souterrain; et
- l'empilage de roches résultant de l'enlèvement du mort-terrain.

Ces activités au terminal Kami ont le potentiel d'affecter les activités industrielles à l'aluminerie Alouette située à l'est de la ZDP sur la péninsule Marconi. Afin d'éviter ces possibilités, le réalignement et l'empilage seront limités grâce à la planification adéquate du site.

Les effets potentiels du terminal Kami sur les propriétés résidentielles et récréatives dans la ZÉL durant la phase de construction seront principalement associés :

- au bruit et aux vibrations causés par le dynamitage;
- au bruit et aux vibrations causés par l'équipement lourd; et
- à l'éclairage du chantier.

Durant la phase d'exploitation, les propriétés résidentielles et récréatives peuvent potentiellement être affectées par :

- les émissions atmosphériques, le bruit, les vibrations et la lumière par le trafic ferroviaire dans les zones résidentielles à faible densité autour de la baie des Sept-Îles;
- les émissions atmosphériques et le bruit à chaque point de transbordement; et
- l'éclairage des installations.

En raison de leur proximité à la ZDP et au chemin de fer, les zones résidentielles à faible densité autour de la baie des Sept-Îles sera le récepteur principal des effets environnementaux associés au terminal Kami, particulièrement en matière de bruit et de lumière. Ces résidences sont situées à une distance adéquate pour ne pas être affectées par les vibrations associées aux phases de construction et d'exploitation.

La construction de la boucle ferroviaire et le stockage du concentré dans des piles modifieront le panorama. L'éclairage utilisé durant les phases de construction et d'exploitation et entretien sera également visible de divers endroits autour de la baie des Sept-Îles. L'effet sera cependant minime en raison de la ressemblance du terminal Kami à infrastructures industrielles existantes du terminal de la Pointe-Noire et de la distance entre les points de vue et le sujet.

Mesures d'évitement et d'atténuation

Plusieurs mesures d'atténuation seront mises en place afin de limiter ces effets environnementaux sur les propriétés résidentielles et récréatives dans la ZÉL, incluant :

- l'installation de silencieux adéquats;
- un programme complet d'entretien des véhicules et de la machinerie;
- de limites de vitesse applicables sur le site;
- des plans de conception du dynamitage;
- l'utilisation de luminaires à limite horizontale;
- l'emplacement de luminaires latéraux du côté sud de l'installation;
- l'orientation de l'éclairage latéral direct vers le côté opposé à la baie des Sept-Îles;
- l'utilisation de points de transbordement des convoyeurs enfermés; et
- des zones tampons de végétation.

La mesure d'atténuation choisie pour limiter les effets du terminal Kami sur le développement industriel est :

- le réalignement de la route d'accès et de l'aqueduc et l'empilage de roches pour limiter les effets sur l'Aluminerie Alouette.

Évaluation des effets cumulatifs

Les effets cumulatifs potentiels sur l'utilisation actuelle du territoire et des ressources par d'autres usagers peuvent être causés par l'interaction et le terminal Kami et les projets industriels, miniers et d'infrastructure de grande envergure actuels et futurs raisonnablement prévisibles au port de Sept-Îles (conformément à la section 4.8 des lignes directrices de l'ÉIE) et qui sont susceptibles de se superposer dans l'espace.

En raison de la distance du port, aucune superposition n'est anticipée pour les effets résultant de la deuxième usine de bouletage de Port-Cartier. On s'attend à des augmentations des émissions atmosphériques et au bruit lors des activités de construction associées à l'expansion du port de la Pointe-Noire, de mises à niveau des chemins de fer CFA et QNS&L, de l'expansion de l'Aluminerie Alouette, de l'expansion du terminal Bloom Pointe-Noire (Cliffs Natural Resources) et de la mine d'apatite-magnétite Arnaud. De plus, l'augmentation des niveaux d'émissions atmosphériques et de bruit sont est prévue en raison de l'exploitation de la mine d'apatite-magnétite Arnaud.

On ne s'attend en aucun des cas à des effets cumulatifs sur d'autres activités industrielles dans les environs du port. Les effets cumulatifs potentiels peuvent cependant perturber les usagers résidentiels et récréatifs dans la zone de Val Sainte-Marguerite, sauf dans le cas des mises à niveau des chemins de fer CFA et QNS&L qui peuvent causer des perturbations aux usagers des propriétés résidentielles et récréatives autour de la baie des Sept-Îles en matière d'émissions atmosphériques et de bruit. Les mises à niveau des chemins de fer CFA et QNS&L peuvent également faire augmenter les émissions lumineuses à cause de l'augmentation du trafic ferroviaire la nuit. Cela pourrait potentiellement augmenter les perturbations cumulatives pour les usagers des propriétés résidentielles et récréatives dans la baie des Sept-Îles. Néanmoins, grâce aux mesures d'atténuation proposées, les effets cumulatifs potentiels ne dépasseront probablement pas les mesures de référence.

Accidents et défaillances

Déraillement

Un déraillement pourrait affecter l'utilisation actuelle du territoire et des ressources par d'autres usagers. Les activités industrielles et l'utilisation résidentielle et récréative dans les environs de terminal Kami pourraient être interrompues ou des perturbations. Les effets dans ce cas devraient être de courte durée et pourraient être gérés à des niveaux acceptables grâce à des pratiques d'exploitation standard ou par l'application de pratiques de gestion exemplaires ou codifiées telles que le nettoyage immédiat du site, la restauration du sol et la mise en place d'un programme de surveillance pour confirmer la réussite de la restauration du sol. Les utilisations résidentielles et récréatives pourraient être affectées par le bruit et les émissions résultant du déraillement. Les émissions acoustiques pourraient être soudaines et importantes. Il y aurait aussi des émissions subséquentes en raison de l'utilisation de machinerie lourde lors du nettoyage. L'ampleur de ces émissions serait similaire à celles de la phase de construction et durerait le temps de terminer le nettoyage.

Importance des effets environnementaux négatifs résiduels

Le critère employé pour établir l'importance des effets environnementaux négatifs résiduels sur l'utilisation actuelle du territoire et des ressources par d'autres usagers est défini comme étant une interruption ou une perturbation des terres et des ressources actuelles ou futures par les activités du terminal Kami au point que les activités d'utilisation du territoire sont limitées ou dégradées ou qu'elles ne peuvent pas se poursuivre au niveau actuel. Un effet environnemental négatif résiduel important sur les panoramas est un effet résultant d'un changement dans le sujet, une perte ou un changement de point de vue ou la perte ou le rétrécissement des corridors visuels.

En raison de la mise en œuvre de mesures d'évitement et d'atténuation communément acceptées, on s'attend à ce que les effets résultant de la construction et de l'exploitation du terminal Kami, ainsi que des accidents et défaillances, ne soient pas importants. Les effets cumulatifs résiduels prévus pour tous les projets à l'étude ou sur d'autres activités industrielles situées dans la ZDP sont considérés comme étant peu importants. Les effets cumulatifs résiduels prévus pour tous les projets à l'étude ou sur les propriétés résidentielles et récréatives situées dans la ZÉL sont considérés comme étant peu importants.

Un résumé des conclusions de l'ÉIE est présenté au Tableau 13.7. La section 4.15 des Lignes directrices exige que le promoteur résume la relation de chaque CEV aux droits autochtones ou issus de traités potentiels ou établis d'un groupe autochtone. La définition de la CEV de l'utilisation actuelle du territoire et des ressources par d'autres usagers ne crée pas une relation entre la CEV et les droits autochtones ou issus de traités potentiels ou établis d'un groupe autochtone.

Tableau 13.7 Résumé des conclusions de l'évaluation de l'impact sur l'environnement – l'utilisation actuelle du territoire et des ressources par d'autres usagers

Effets environnementaux négatifs potentiels du terminal Kami	Atténuation et compensation	Suivi	Effets environnementaux résiduels	Effets cumulatifs	Effets d'accidents et défaillances	Normes et directives applicables	Commentaires reçus de groupes autochtones et du public (les réponses sont données au chapitre 10)	Engagements pris par le promoteur
Changements au développement industriel	Réalignement de la route d'accès et de l'aqueduc et l'empilage de roches pour limiter les effets sur l'Aluminerie Alouette.	Non nécessaire.	La construction exigera le réalignement de la voie d'accès et de l'aqueduc connectés à l'Aluminerie Alouette. Grâce à des mesures d'atténuation, les effets sur d'autres activités industrielles situées dans les environs ne devraient pas être importants. Aucune contrainte ne sera imposée sur d'autres activités industrielles par les activités d'exploitation et d'entretien.	On ne s'attend à aucun d'effet cumulatif sur d'autres activités industrielles dans les environs.	Un déraillement ou un incendie de forêt pourraient entraîner des interruptions ou des perturbations d'autres activités industrielles situées à proximité. du terminal Kami. Grâce à des mesures de prévention et des procédures d'intervention d'urgence, les effets d'accidents au terminal Kami devraient être de courte durée et être gérés à des niveaux acceptables.		Commentaires et préoccupations concernant les effets sur la beauté du paysage des installations portuaires, y compris les piles de stockage.	Développer des mesures d'atténuation et de gestion des effets environnementaux et la surveillance après l'évaluation environnementale pour la mise en œuvre lors des phases correspondantes du terminal Kami.
Changements aux propriétés résidentielles et récréatives	• L'installation de silencieux adéquats. • Un programme complet d'entretien des véhicules et de la machinerie. • Des limites de vitesse applicables sur le site. • Des plans de conception du dynamitage. • L'utilisation de luminaires à limite horizontale. • L'emplacement de luminaires latéraux du côté sud de l'installation. • L'orientation de l'éclairage latéral direct vers le côté opposé à la baie des Sept-Îles. • L'utilisation de points de transbordement des convoyeurs enfermés. • Des zones tampons de végétation.	• Participer au programme de surveillance de la qualité de l'air établi à Sept-Îles. • Surveillance du bruit.	On s'attend à ce que l'augmentation des nuisances (poussière, bruit, vibrations et lumière) liées aux activités de construction du terminal Kami soit faible et de courte durée. Durant la phase d'exploitation et entretien, les changements locaux et régionaux de la qualité de l'air en raison d'émissions liées au terminal Kami ne devraient pas être substantiels. Des augmentations mesurables du niveau de pression sonore se produiront à certains récepteurs sensibles, mais ils ne dépasseront pas le pourcentage de gêne élevé prescrit par Santé Canada. L'éclairage utilisé durant la phase d'exploitation pourrait avoir différents effets sur les utilisations résidentielles et récréatives selon le type d'éclairage. Avec une atténuation adéquate cependant, on s'attend à ce que ces effets ne soient pas importants.	Grâce à l'atténuation, les émissions sonores et lumineuses seront considérées comme une augmentation négligeable par les récepteurs résidentiels et récréatifs.	Un déraillement ou un incendie de forêt peuvent entraîner des interruptions ou des perturbations pour les utilisations résidentielles et récréatives situées à une certaine distance du terminal Kami. Grâce à des mesures de prévention et des procédures d'intervention d'urgence, les effets d'accidents au terminal Kami devraient être de courte durée et être gérés à des niveaux acceptables.		Commentaires et préoccupations concernant les effets sur la beauté du paysage des installations portuaires, y compris les piles de stockage.	Développer des mesures d'atténuation et de gestion des effets environnementaux et la surveillance après l'évaluation environnementale pour la mise en œuvre lors des phases correspondantes du terminal Kami.
Changements des panoramas	Non nécessaire.		Considérés comme non importants, aucune autre évaluation n'a été réalisée.				Commentaires et préoccupations concernant les effets sur la beauté du paysage des installations portuaires, y compris les piles de stockage.	

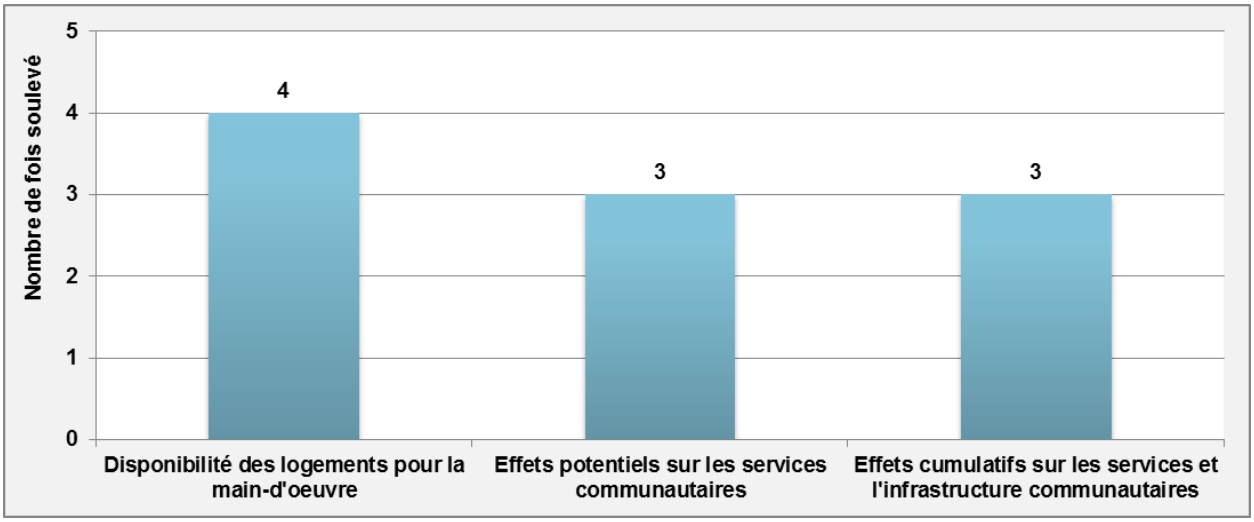
13.11 Services communautaires et infrastructure

Les services communautaires et l'infrastructure ont été sélectionnés comme CEV en raison des interactions potentielles entre le terminal Kami et la CEV qui pourraient produire une réduction de l'accès au logement et de la congestion routière dans la ville de Sept-Îles et dans la MRC des Sept-Rivières avoisinante. Une évaluation détaillée des effets du terminal Kami sur les services communautaires et l'infrastructure est présentée au chapitre 24 de cette ÉIE. Une caractérisation détaillée des conditions de référence liées aux services communautaires et à l'infrastructure est fournie dans l'Étude de référence socio-économique (Annexe H, Stantec 2012d).

Préoccupations

Lors des consultations publiques, des parties prenantes ont soulevé des préoccupations concernant les services communautaires et l'infrastructure. La fréquence des préoccupations soulevées par les participants au sujet des services communautaires et l'infrastructure est présentée à la Figure 13.18. Des participants ont soulevé la préoccupation du logement pour la main-d'œuvre du terminal Kami, particulièrement durant la phase de construction. Les participants ont également soulevé des préoccupations au sujet des services communautaires et indiqué que l'accès au secteur des services peut présenter des difficultés durant la construction des installations portuaires. En réponse à ces préoccupations, Alderon collaborera avec les autorités locales et les autres parties prenantes pour régler les problèmes liés aux services communautaires et à l'infrastructure.

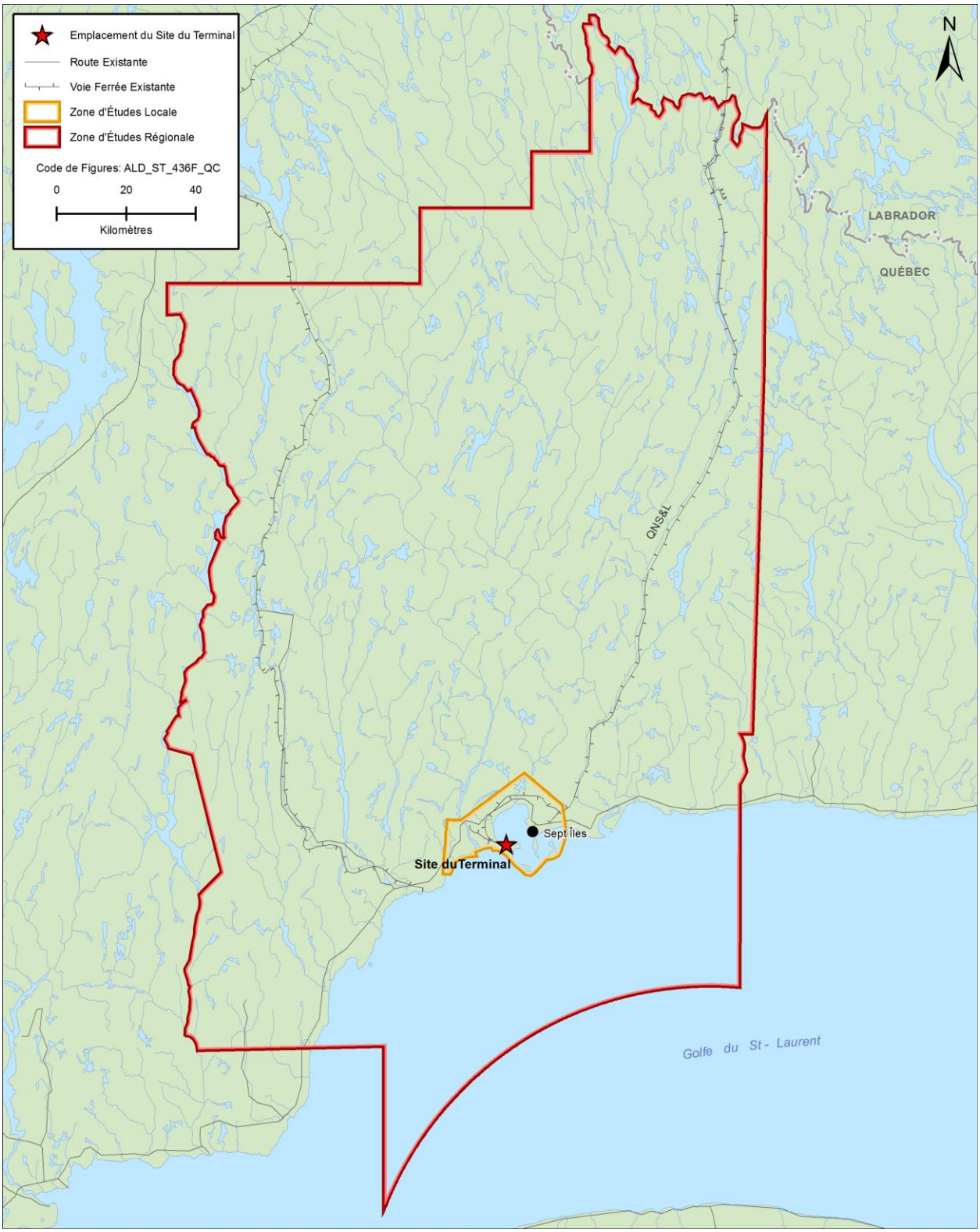
Figure 13-18 Fréquence des préoccupations soulevées concernant les services communautaires et l'infrastructure



Méthodologie

La ZÉL de cette CEV englobe la ZDP de l'infrastructure du terminal Kami dans le terminal de la Pointe-Noire, ainsi que l'ensemble de la ville de Sept-Îles. La ZÉR est limitée à la MRC des Sept-Rivières. La ZÉL et la ZÉR sont montrées à la Figure 13.19.

Figure 13-19 Zones d'étude locale et régionale des services communautaires et de l'infrastructure



Les services communautaires et l'infrastructure, incluant les logements, relèvent de la Ville de Sept-Îles et de la MRC des Sept-Rivières. La gestion des services de santé et sociaux relève du *ministère de la Santé et des Services sociaux du Québec* et elle est déléguée à des services régionaux. La prévention et la gestion de la congestion sur la route 138 dans la région de Sept-Îles relèvent du service de police municipal de Sept-Îles et de Port-Cartier, de la *Sûreté du Québec* et du *ministère des Transports du Québec*.

Environnement actuel

De l'information sur les services communautaires et l'infrastructure régionaux, ainsi que les tendances liées au développement dans la MRC des Sept-Rivières sont présentées à la section 24.5. L'information fournie comprend les conditions et les tendances régionales en matière de logement, les services et l'infrastructure publics régionaux, les services communautaires des communautés innues, ainsi que l'infrastructure générale de Sept-Îles.

Évaluation des effets

On s'attend à des effets potentiels du terminal Kami sur les services communautaires et l'infrastructure seulement durant la phase de construction puisque les phases d'exploitation et de mise hors service n'auront pas de grands besoins de main-d'œuvre. L'arrivée de 300 travailleurs est prévue pour une période de deux ans pour la période de deux ans que durera la construction du terminal Kami, incluant 50 travailleurs pour une période de deux ans pour la construction de l'infrastructure ferroviaire de CFA associée au terminal Kami. Il est probable qu'une grande partie de la main-d'œuvre requise sera recrutée à l'extérieur de la région en raison de la disponibilité limitée de travailleurs qualifiés dans la région de Sept-Îles. On s'attend à ce que l'arrivée d'un grand nombre de travailleurs de l'extérieur de la région contribue à la rareté actuelle de logements disponibles et qu'elle augmentera la pression croissante sur les coûts du logement dans la région. Le transport du personnel associé à cet afflux de travailleurs pourrait aussi empirer la congestion sur la route 138 entre le centre-ville de Sept-Îles et le terminal de la Pointe-Noire.

Mesures d'évitement et d'atténuation

Pour limiter les effets des activités de construction du terminal Kami dans la zone du terminal de la Pointe-Noire sur l'offre de logements dans la région, Alderon collaborera avec les autorités locales et les autres parties prenantes pour régler les problèmes liés, aux services communautaires et à l'infrastructure, au besoin. Alderon surveillera également les indices locaux de logement (taux de vacance, loyers, prix, etc.).

Évaluation des effets cumulatifs

Il est prévisible que le terminal Kami et d'autres projets à l'étude contribueront à des effets cumulatifs sur les services communautaires et l'infrastructure en raison de l'arrivée de plusieurs milliers de travailleurs associés à ce projet et à d'autres et produisant une augmentation de la demande de service, incluant des logements et des infrastructures routières. Ces effets sont principalement associés à la phase de construction de deux ans. Les effets cumulatifs sur le parc de logements régional devraient se produire pour tous les projets sauf la mine d'apatite-

Magnétite Arnaud qui fournira son propre camp temporaire pour ses travailleurs additionnels. On s'attend à ce que les effets sur la circulation locale se produisent avec tous les projets sauf la deuxième usine de bouletage de Port-Cartier et la mine d'apatite-magnétite Arnaud.

Toutefois, après l'atténuation, les effets cumulatifs résiduels prévus du terminal Kami et des autres projets à l'étude sur le marché du logement dans à ZÉR sont considérés comme étant de courte durée et peu importants. Les effets cumulatifs résiduels prévus du terminal Kami et des autres projets à l'étude sur la congestion routière dans à ZÉR sont considérés comme étant de courte durée et peu importants. Aucun effet n'est anticipé à moyen et à long terme.

Accidents et défaillances

Étant donné la distance entre le terminal Kami et les résidences les plus proches et la ville de Sept-Îles elle-même, il est peu probable que des incendies de forêt, des déraillements ou la rupture du bassin de retenue des eaux de ruissellement aient une interaction avec les services communautaires et l'infrastructure.

Importance des effets environnementaux négatifs résiduels

Un effet environnemental négatif résiduel sur les services communautaires et l'infrastructure en est un qui produit des interruptions ou des perturbations des services ou de l'infrastructure actuels ou futurs causées par les activités du terminal Kami au point où ces services et cette infrastructure sont limités ou dégradés ou qu'ils ne peuvent pas se poursuivre aux niveaux actuels.

Étant donné les mesures d'atténuation proposées dans les présentes, les effets environnementaux négatifs résiduels des activités de construction sur le marché régional du logement devraient être de faible ampleur, régionaux, de courte durée, continus, irréversibles et dans une zone développée. De même, grâce aux mesures d'atténuation ci-dessus, les effets environnementaux négatifs résiduels des activités sur la circulation automobile locale devraient être de faible ampleur, localisés, de courte durée, continus, irréversibles et dans une zone développée. Dans l'ensemble, les effets environnementaux négatifs résiduels sur les services communautaires et l'infrastructure ne seront probablement pas importants.

Un résumé des conclusions de l'ÉIE est présenté au Tableau 13.8. La section 4.15 des Lignes directrices exige que le promoteur résume la relation de chaque CEV aux droits autochtones ou issus de traités potentiels ou établis d'un groupe autochtone. La définition de la CEV des services communautaires et de l'infrastructure ne crée pas une relation entre la CEV et les droits autochtones ou issus de traités potentiels ou établis d'un groupe autochtone.

Tableau 13.8 Résumé des conclusions de l'étude d'impact sur l'environnement – services communautaires et l'infrastructure

Effets environnementaux négatifs potentiels du terminal Kami	Atténuation et compensation	Suivi	Effets environnementaux résiduels	Effets cumulatifs	Effets d'accidents et défaillances	Normes et directives applicables	Commentaires reçus de groupes autochtones et du public (les réponses sont données au chapitre 10)	Engagements pris par le promoteur
Changements dans le parc de logements	Collaborer avec les autorités locales et les autres parties prenantes pour régler les problèmes liés aux services communautaires et à l'infrastructure, au besoin.	Surveiller les indices locaux de logement (taux de vacance, loyers, prix, etc.).	Le taux de vacance des logements dans la région de Sept-Îles et très bas. Toutefois, grâce à des mesures d'atténuation, on s'attend à ce que les effets sur le marché régional du logement en raison de l'arrivée d'un grand nombre de travailleurs durant la phase de construction du terminal Kami ne soient pas importants.	Au cours des prochaines années, les activités de construction de tous les projets dans la région exigeront une main-d'œuvre de plusieurs milliers de travailleurs. Après l'atténuation, les effets cumulatifs anticipés du terminal Kami ne seront pas importants. Aucun effet cumulatif résiduel n'est anticipé à moyen ou à long terme.	Les effets environnementaux négatifs résiduels d'accidents ou de défaillances liés aux déraillements dans la région de Sept-Îles sur le logement et l'hébergement dans la ZÉR ne sont pas considérés comme importants.		Commentaires et préoccupations concernant : • les effets cumulatifs sur les services communautaires et l'infrastructure; • la disponibilité de logements pour les travailleurs; • le trafic ferroviaire; • les préoccupations avec les services communautaires.	Développer des mesures d'atténuation et de gestion des effets environnementaux et la surveillance après l'évaluation environnementale pour la mise en œuvre lors des phases correspondantes du terminal Kami.
Changements aux conditions de la circulation	Collaborer avec les autorités locales et les autres parties prenantes pour régler les problèmes liés aux services communautaires et à l'infrastructure, au besoin.	Aucune recommandation	Grâce à des mesures d'atténuation, on s'attend à ce que les effets sur la circulation avec l'arrivée d'un grand nombre de travailleurs durant la phase de construction du terminal Kami ne soient pas importants.	Au cours des prochaines années, les activités de construction de tous les projets dans la région exigeront une main-d'œuvre de plusieurs milliers de travailleurs. Après l'atténuation, les effets cumulatifs anticipés du terminal Kami ne seront pas importants. Aucun effet cumulatif résiduel n'est anticipé à moyen ou à long terme.	Les effets environnementaux négatifs résiduels d'accidents ou de défaillances liés aux déraillements dans la région de Sept-Îles sur les services et l'infrastructure municipaux dans la ZÉL ne sont pas considérés comme importants.		Commentaires et préoccupations concernant : • les effets cumulatifs sur les services communautaires et l'infrastructure; • la disponibilité de logements pour les travailleurs; • le trafic ferroviaire; • les préoccupations avec les services communautaires.	Développer des mesures d'atténuation et de gestion des effets environnementaux et la surveillance après l'évaluation environnementale pour la mise en œuvre lors des phases correspondantes du terminal Kami.

13.12 Santé et santé communautaire

La santé et la santé communautaire sont identifiées dans les lignes directrices de l'ÉIE en reconnaissance du fait que des changements produits par des projets peuvent dans certains cas affecter la santé individuelle, ainsi que la santé et le bien-être de la communauté en général.

À la lumière des caractéristiques du terminal Kami dans le terminal de la Pointe-Noire et sa distance du centre de population principal à Sept-Îles, l'environnement atmosphérique a été établi comme ayant les seules voies de propagation avec des conséquences possibles sur la santé. Elles comprennent la production de poussière, des niveaux de bruit accrus et des vibrations. Les troubles de la santé associés à l'environnement atmosphérique sont évalués au chapitre 14. Les lecteurs pourront y trouver de l'information sur les lois, les lignes directrices et les directives en matière de santé. Aucune autre évaluation n'est donc nécessaire concernant la santé en tant que conséquence du développement du terminal Kami dans le terminal de la Pointe-Noire.

13.13 Économie, emplois et affaires.

L'économie, l'emploi et les affaires ont été sélectionnés comme CEV en raison des interactions potentielles entre le terminal Kami et la CEV qui pourraient produire une amélioration des conditions économiques, du niveau d'emploi et d'es activités commerciales dans la ville de Sept-Îles et dans la MRC des Sept-Rivières, dans la région administrative de la Côte-Nord et dans l'ensemble de la province of Québec. La compréhension des effets du terminal Kami sur l'économie, l'emploi et les affaires est fondamentale afin de pouvoir évaluer les implications socio-économiques pour le bien-être des citoyens et des entreprises.

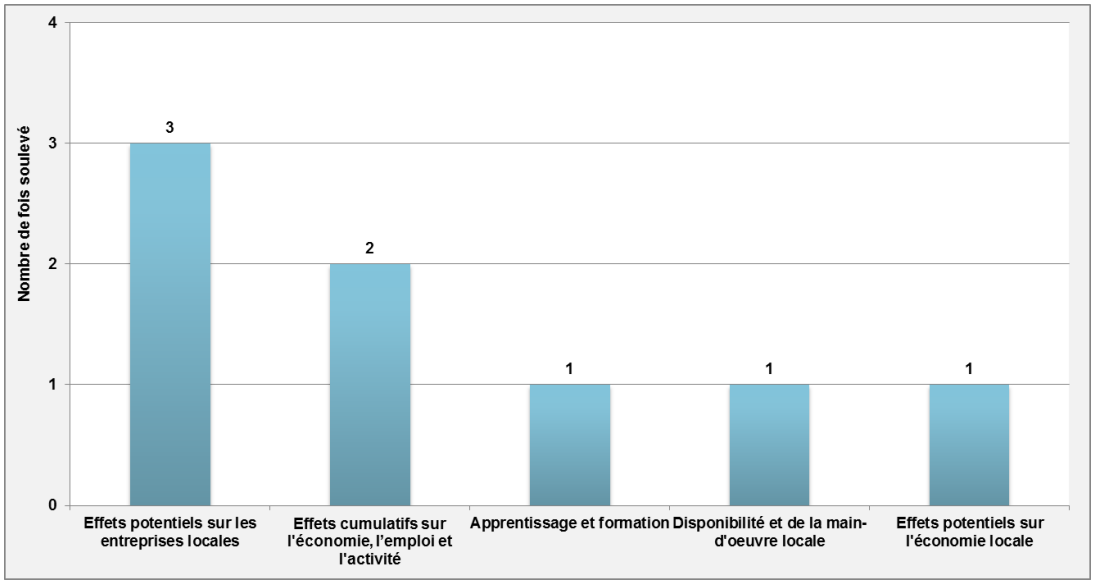
Une évaluation détaillée des effets du terminal Kami sur l'économie, l'emploi et les affaires est présentée au chapitre 26 de cette ÉIE. Une caractérisation détaillée des conditions de référence liées aux services communautaires et à l'infrastructure est fournie dans l'Étude de référence socio-économique (Annexe H, Stantec 2012d).

Préoccupations

Des préoccupations et les enjeux liés à cette CEV ont été soulevés par le public et d'autres parties prenantes durant les consultations publiques effectuées au sujet du terminal Kami à Sept-Îles. La Figure 13.20 présente la fréquence des préoccupations soulevées par les participants concernant l'économie, l'emploi et les affaires. Les effets potentiels du terminal Kami sur les entreprises locales ont été abordés et les parties prenantes ont indiqué qu'Alderon devrait travailler avec la communauté locale et les entreprises pour impliquer les entreprises locales dans le processus d'approvisionnement. Les participants ont identifié des organismes de développement économique, ainsi que des fournisseurs et des entrepreneurs régionaux en tant que parties prenantes qui devraient être informées des exigences d'approvisionnement pour le terminal Kami. La Ville de Sept-Îles a déclaré qu'elle investirait pour augmenter l'activité économique dans la région au cours des trois prochaines années. Les effets socio-économiques cumulatifs sont une préoccupation. En réponse à cette préoccupation, Alderon collaborera avec le forum économique régional pour faire la promotion de la sous-traitance

régionale pour les matériaux et les services. Alderon fera aussi la promotion d'occasions pour les entreprises et la main-d'œuvre locales et autochtones.

Figure 13-20 Fréquence des préoccupations soulevées concernant l'économie, l'emploi et les affaires



Méthodologie

Les effets potentiels du terminal Kami évalués pour l'économie, l'emploi et les affaires sont : 1) les changements dans le taux d'emploi régional; et 2) les changements dans les entreprises régionales. Jusqu'à 300 travailleurs seront requis durant la phase de construction de deux ans, y compris 50 travailleurs par année pour la construction de l'infrastructure ferroviaire associée au terminal Kami. On estime que 17 travailleurs seront employés durant la phase d'exploitation et d'entretien du terminal.

Notamment, le terminal Kami se traduira par le déboursement d'un total estimé de 56 millions $ en salaires et de 132 millions $ en investissements durant la phase de construction de deux ans du terminal Kami, ainsi que des déboursements importants, mais pas encore connus pour des biens et services durant la période de 17 ans environ de la phase d'exploitation et d'entretien du terminal Kami.

La ZÉL pour l'évaluation des effets environnementaux de la CEV sur l'économie, l'emploi et les affaires inclut la ZDP et englobe l'ensemble de la MRC des Sept-Rivières. Bien qu'il soit reconnu que certains avantages économiques du terminal Kami puissent s'étendre au-delà de la province de Québec, la ZÉR tient compte de la zone d'influence limitée au Québec. Les ZÉL et ZÉR pour l'économie, l'emploi et les affaires sont illustrées à la Figure 13.21.

La responsabilité de maximiser les avantages économiques, d'emploi et d'affaires locaux et régionaux liés au terminal Kami relèvent de la Ville de Sept-Îles, de la MRC des Sept-Rivières et de la région administrative de la Côte-Nord.

Figure 13-21 Figure 13.21 Zones d'étude de l'économie, de l'emploi et des affaires

Environnement actuel

Avec une population en 2009 de 96 000 personnes environ, la Région administrative de la Côte-Nord représente 1,2 pour cent de la population de la province. Les principaux centres de transformation des ressources de la région, Baie-Comeau et Sept-Îles, comptent la plus grande part de la population. Les principales sources d'emploi de la région sont la fabrication, les soins de santé et l'aide sociale, le commerce au détail, l'administration publique, l'éducation, les services d'hôtellerie et de restauration, et l'industrie minière. Dans la ville de Sept-Îles, le secteur des services est le plus grand employeur.

Évaluation des effets

Les effets environnementaux potentiels sur l'économie, l'emploi et les affaires portent principalement sur les phases de construction et d'exploitation et entretien. On s'attend à ce que la phase de construction ait un effet positif sur le taux d'emploi régional. Bien qu'une grande partie de la main-d'œuvre requise doive être embauchée en dehors de la région en raison du nombre limité de travailleurs qualifiés dans la région de Sept-Îles, cela augmentera les occasions pour les travailleurs sans emploi et les apprentis des régions avoisinantes de l'est du Québec et d'ailleurs qui sont touchées par un taux de chômage élevé. La phase de construction peut également produire des effets positifs sur les entreprises régionales. On estime que 132 M$ en investissement seront requis sur la période de deux ans que durera la construction des installations portuaires du terminal Kami. Nous jugeons probable que nous pourrons acheter une partie des matériaux et de l'équipement requis pour la construction auprès d'entreprises situées dans la MRC des Sept-Rivières. Toutefois, la phase de construction offrira aussi des occasions d'affaires potentielles à des entrepreneurs et des fournisseurs ailleurs dans la province de Québec et plus loin. Les types de travaux qui semblent les plus accessibles aux entreprises régionales représentent environ 46 pour cent du total des dépenses en capitaux liées à la construction.

Mesures d'atténuation

Afin d'améliorer les changements positifs au marché régional de l'emploi, Alderon incorporera les mesures suivantes :

- collaborer avec le forum économique régional; et
- promouvoir les occasions pour la main-d'œuvre locale et autochtone.

Afin d'améliorer les changements positifs pour les entreprises régionales, Alderon incorporera les mesures suivantes :

- collaborer avec le forum économique régional;
- promouvoir la sous-traitance régionale pour les matériaux et les services;
- promouvoir les occasions pour les entreprises locales et autochtones; et
- coordonner les interruptions des services publics et de l'infrastructure afin de limiter les effets.

Évaluation des effets cumulatifs

On s'attend à ce que le terminal Kami contribue aux effets cumulatifs de six autres projets à l'étude. On prévoit que la mine d'apatite-magnétite Arnaud et la deuxième usine de bouletage de Port-Cartier auront des effets cumulatifs sur la situation d'emploi à court et à long terme. On ne fait qu'anticiper que les quatre autres projets auront des effets cumulatifs sur la situation d'emploi régionale à court terme. En ce qui concerne le climat des affaires à l'échelle régionale, on s'attend à ce que tous les projets produisent un effet positif important à court et à long terme.

Les effets cumulatifs positifs résiduels prévus pour les projets à l'étude sur l'emploi régional sont considérés comme étant à long terme et importants. Les effets cumulatifs positifs résiduels prévus pour les projets à l'étude sur les entreprises régionales sont considérés comme étant à long terme et importants.

Accidents et défaillances

Déraillement

On pourrait aussi s'attendre à ce qu'un déraillement ait des effets sur l'économie, l'emploi et les affaires en raison d'interruptions ou de perturbations aux activités d'emploi et commerciales autour du site du terminal Kami. Grâce à la remise en service avec un minimum de délai, les effets d'accidents au terminal Kami, tel qu'un déraillement, sont jugés comme étant de courte durée et capables d'être gérés à des niveaux acceptables au moyen de pratiques d'exploitation standard ou par l'application des pratiques de gestion exemplaires ou codifiées. Les effets environnementaux négatifs résiduels sont donc jugés comme étant probablement peu importants.

Importance des effets environnementaux résiduels

Définition de l'importance des effets environnementaux potentiels sur l'économie, l'emploi et les affaires : Les effets environnementaux résultant du terminal Kami sur cette CEV sont définis par une augmentation ou une amélioration de la situation économique actuelle ou future, du niveau d'emploi, de l'activité commerciale causées par les activités du terminal Kami au point où la situation économique, le niveau d'emploi et l'activité commerciale ont augmenté ou se sont améliorées au-delà du niveau actuel.

Les effets cumulatifs positifs résiduels prévus pour les projets à l'étude sur l'emploi régional sont considérés comme étant à long terme et importants. Les effets cumulatifs positifs résiduels prévus pour les projets à l'étude sur les entreprises régionales sont aussi considérés comme étant à long terme et importants.

On s'attend à ce que les effets environnementaux positifs résiduels des activités d'exploitation et d'entretien sur les entreprises régionales soient de grande ampleur, régionaux, à long terme, continus et dans une zone développée. Ils sont donc considérés comme importants.

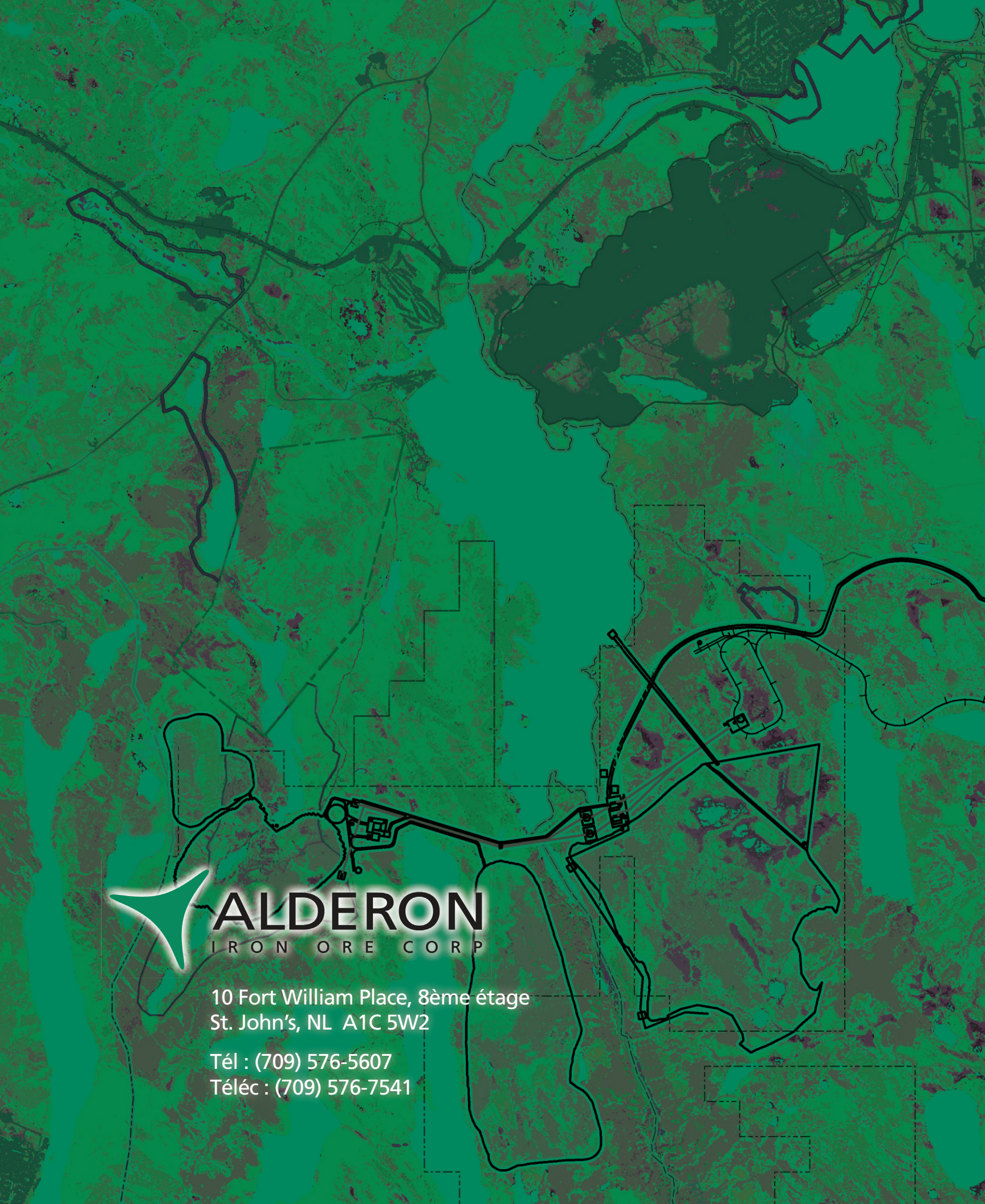
Un résumé des conclusions de l'ÉIE est présenté au Tableau 13.9. La section 4.15 des Lignes directrices exige que le promoteur résume la relation de chaque CEV aux droits autochtones ou issus de traités potentiels ou établis d'un groupe autochtone. La définition de la CEV de l'économie, de l'emploi et des affaires ne crée pas une relation entre la CEV et les droits autochtones ou issus de traités potentiels ou établis d'un groupe autochtone.

Tableau 13.9 Résumé des conclusions de l'étude d'impact sur l'environnement – Économie, emploi et affaires

Effets environnementaux négatifs potentiels du terminal Kami	Atténuation et compensation	Suivi	Effets environnementaux résiduels	Effets cumulatifs	Effets d'accidents et défaillances	Normes et directives applicables	Commentaires reçus de groupes autochtones et du public (les réponses sont données au chapitre 10)	Engagements pris par le promoteur
Changements à la situation d'emploi régionale	• Collaborer avec le forum économique régional. • Promouvoir la sous-traitance régionale pour les matériaux et les services. • Promouvoir les occasions pour les entreprises et la main-d'œuvre locales et autochtones.	• Promouvoir les occasions pour les entreprises et la main-d'œuvre locales et autochtones. • la promotion de la sous-traitance régionale pour les matériaux et les services.	Jusqu'à 300 travailleurs seront requis pour la construction du terminal Kami. Cela représente 940 000 heures-personnes de travail et une masse salariale estimée à 56 M$. Durant la phase d'exploitation et d'entretien, les exigences en personnel sont estimées à 17 travailleurs. À la suite de l'application de mesures d'amélioration et d'atténuation, les effets positifs résiduels prévus du terminal Kami sur la situation de l'emploi régional sont considérés comme étant à court terme et importants.	Les activités de construction de plusieurs projets industriels et miniers de grande envergure dans la région de Sept-Îles exigeront plusieurs milliers de travailleurs au cours des prochaines années ainsi que des centaines d'employés additionnels pour la durée de vie de ces projets. Les effets cumulatifs positifs résiduels prévus pour les projets à l'étude sur l'emploi régional sont considérés comme étant à long terme et importants.	L'accident ou la défaillance la plus probable liée au terminal Kami et à cette CEV serait un déraillement. On s'attend à ce que les effets d'un déraillement soient de courte durée et gérés à des niveaux acceptables grâce à la coordination des interruptions des services publics et de l'infrastructure afin de limiter les effets. Les effets environnementaux négatifs résiduels d'accidents ou de défaillances liés aux déraillements dans la région de Sept-Îles sur la situation de l'emploi régional ne sont donc pas considérés comme importants.		Commentaires et préoccupations concernant : • Effets cumulatifs sur l'économie, l'emploi et les affaires • Apprentissage et formation • Disponibilité et de la main-d'œuvre locale • Entreprises locales • Effets potentiels sur l'économie locale	Développer des mesures d'atténuation et de gestion des effets environnementaux et la surveillance après l'évaluation environnementale pour la mise en œuvre lors des phases correspondantes du terminal Kami.
Changements aux entreprises régionales	• Collaborer avec le forum économique régional. • Promouvoir la sous-traitance régionale pour les matériaux et les services. • Promouvoir les occasions pour les entreprises et la main-d'œuvre locales et autochtones. • Coordonner les interruptions des services publics et de l'infrastructure afin de limiter les effets.	• Promouvoir la sous-traitance régionale pour les matériaux et les services.	Nous estimons que des investissements de 132 M$ seront requis pour la construction du terminal Kami. Même si le niveau de dépenses pour la phase d'exploitation et d'entretien est inconnu pour le moment, elle représente également d'importantes sources de revenus pour les entreprises régionales. À la suite de l'application de mesures d'amélioration et d'atténuation, les effets positifs résiduels prévus du terminal Kami sur les entreprises régionales sont considérés comme étant à long terme et importants.	Les entreprises locales profiteront probablement à court et à long terme de contrats de fourniture de matériaux et de services. Les effets cumulatifs positifs résiduels prévus pour les projets à l'étude sur les entreprises régionales sont considérés comme étant à long terme et importants.	Les effets environnementaux négatifs résiduels d'accidents ou de défaillances liés aux déraillements dans la région de Sept-Îles sur les entreprises régionales ne sont également pas considérés comme importants.		Commentaires et préoccupations concernant : • Effets cumulatifs sur l'économie, l'emploi et les affaires • Apprentissage et formation • Disponibilité et de la main-d'œuvre locale • Entreprises locales • Effets potentiels sur l'économie locale	Développer des mesures d'atténuation et de gestion des effets environnementaux et la surveillance après l'évaluation environnementale pour la mise en œuvre lors des phases correspondantes du terminal Kami.

13.14 Conclusion

Bien que des effets environnementaux négatifs résiduels puissent se produire dans certains cas d'accident ou de défaillance, la probabilité d'accidents ou de défaillances liés au terminal Kami est faible. Il est peu probable que le terminal Kami produise des effets environnementaux négatifs résiduels important dans des conditions d'exploitation normales. Sur les plans de l'économie, de l'emploi et des affaires, les effets environnementaux résiduels seront positifs.



ALDERON
IRON ORE CORP

10 Fort William Place, 8ème étage
St. John's, NL A1C 5W2

Tél : (709) 576-5607
Téléc : (709) 576-7541