

LISTE PROVISOIRE DES ÉLÉMENTS DE LA PORTÉE

Les exigences du processus d'examen approfondi de la CNER sont définies par *l'Accord entre les Inuit de la région du Nunavut et sa Majesté la Reine du Chef du Canada*, (*l'Accord du Nunavut*) et par la *LATEPN*. Conformément aux alinéas 99(1)(a) et (b) de la *LATEPN*, le processus d'examen doit commencer par l'établissement de la **portée de la proposition de projet** ainsi que de la **portée de l'évaluation**.

La **portée du projet** est établie en fonction de la proposition envoyée par le promoteur à la CNER et doit inclure les ouvrages et activités mentionnés dans la proposition ainsi que les autres ouvrages et activités que la Commission juge suffisamment liés au projet. La Commission peut également en exclure les ouvrages et activités qui, à son avis, ne sont pas suffisamment liés au projet. Avant de procéder à une inclusion ou à une exclusion jugée nécessaire, la CNER consultera le promoteur et tiendra compte de ses éventuelles observations. En cas d'ajout à la portée du projet, la Commission n'amorcera son examen qu'après que la Commission d'aménagement du Nunavut et les ministres compétents aient eu la possibilité d'exercer leurs pouvoirs et d'exécuter leurs attributions en fonction du projet au complet.

La **portée de l'évaluation** précise les attentes vis-à-vis du processus, en fonction des principaux enjeux liés au projet proposé; elle définit les composantes de l'environnement biophysique et/ou socio-économique susceptibles d'être touchées par le projet et sources d'inquiétudes pour la population. Cette portée confirme les composantes valorisées écosystémiques et socio-économiques dont il faudra tenir compte pour évaluer les potentielles répercussions de la proposition de projet, pendant toutes les phases prévues de sa réalisation, et que le promoteur devra approfondir dans son énoncé des répercussions.

En se basant sur la description du projet de route et port à Grays Bay, référé le 6 août 2024 à la CNER pour examen préalable, sur les directives des ministres compétents et en vertu des exigences de *l'Accord du Nunavut* et de la *LATEPN*, la CNER a dressé la liste *provisoire* des éléments de la portée. (**annexe A**).

Par copie de cette lettre, la CNER envoie aux **parties** la liste *provisoire* des éléments de la portée **aux fins d'information seulement** car ce document est en cours de traduction en français, en Inuktitut et en Inuinnaqtun. Dès que la traduction sera terminée, la CNER transmettra la liste *provisoire* (dans toutes les langues) aux fins d'examen, à toutes les autorités responsables et aux parties ayant compétence sur les aspects du projet proposé ainsi qu'à d'autres parties intéressées.

Pour la gouverne des parties prenantes, Mme Dionne Filiatrault se récuse jusqu'au 3 juin 2025 de toute question technique afférant à la proposition Gray Bay, tel que stipulé dans l'Accord sur les conflits d'intérêt liant la Commission et immanent à la transition entre son poste précédent et son rôle actuel de directrice générale de la CNER. Pendant cette période, Mme Filiatrault conseillera la Commission sur tous les aspects procéduraux du processus d'examen approfondi et en réfèrera à la directrice du service d'exploitation pour toute question technique inhérente à la proposition.

ÉLABORATION ET SOUMISSION DES LIGNES DIRECTRICES POUR L'ÉR

En vertu de l'Alinéa 12.5.2 de *l'Accord du Nunavut et du paragraphe* 101(1) de la *LATEPN*, la CNER envoie au promoteur les lignes directrices pour la préparation d'un Énoncé des

répercussions écosystémiques et socioéconomiques du projet. (Énoncé des répercussions – ER). Cet énoncé:

- est un document préparé par le promoteur conformément aux lignes directrices émises par la CNER;;
- identifie, prévoit et évalue les répercussions écosystémiques et socioéconomiques de la proposition de projet et en communique les données;
- favorise l'identification et la mise en vigueur de mesures d'atténuation – dispositions visant potentiellement à contrôler, atténuer ou éliminer les incidences négatives d'une activité du projet.

L'alinéa 12.5.2. de l'*Accord du Nunavut* et le paragraphe 101(3) de la *LATEPN* prescrivent les renseignements à inclure dans un énoncé des répercussions et dotent la Commission du pouvoir d'ajouter « tout autre type de renseignement que la Commission d'examen estime pertinent dans les circonstances et qui relève de sa compétence. ». Par conséquent, la CNER inclura les renseignements obtenus pendant l'élaboration des Lignes directrices pour la préparation de l'ER, période au cours de laquelle elle offrira aussi à la population la possibilité de soumettre des commentaires (oralement ou par écrit). Dès que les parties auront pu commenter l'ébauche proposée, la CNER enverra au promoteur les Lignes directrices finales pour l'énoncé des répercussions afin de lui permettre de préparer son Énoncé des répercussions de la proposition de projet de route et port à Grays Bay.

Se basant sur les exigences de l'*Accord du Nunavut* et de la *LATEPN*, la CNER est actuellement en train d'élaborer les Lignes directrices *provisaires* pour le projet de route et de port à Grays Bay. Comme pour la Liste *provisoire* des éléments de la portée, ces lignes directrices seront traduites en français et en Inuktitut avant que ne soient sollicités les commentaires de la population. Dès que la traduction sera terminée, la CNER transmettra l'*ébauche* des Lignes directrice pour la préparation de l'ER et l'*ébauche* de la liste des éléments de la portée, (dans toutes les langues), à toutes les autorités responsables et aux parties ayant compétence sur les aspects du projet ainsi qu'à d'autres parties intéressées en leur demandant d'examiner les documents et de soumettre leurs commentaires et leurs suggestions de révisions dont tiendra compte la Commission.

SÉANCES PUBLIQUES D'ÉTABLISSEMENT DE LA PORTÉE

Dans son processus d'examen approfondi, la CNER doit mettre sur pied un programme de sensibilisation et de participation publiques afin de mobiliser la population dès les tous débuts puis, pendant l'examen, de favoriser une consultation exhaustive des collectivités, des groupes et des particuliers éventuellement touchés par la proposition de route et de port à Grays Bay. Par conséquent, afin d'entendre la population et les parties intéressées se prononcer sur la portée du projet et sur la portée de l'évaluation, et plus particulièrement sur les composantes valorisées écosystémiques (CVÉ) et les composantes valorisées socioéconomiques (CVS) qui serviront de base à cet examen approfondi, la CNER est en train de programmer des séances de consultation publique à Kugaaruk, Taloyoak, Gjoa Haven, Cambridge Bay, Kugluktuk, Yellowknife et Inuvik. La CNER sollicitera en outre des commentaires (oraux) sur l'*ébauche* des lignes directrices pour la préparation de l'ER afin de s'assurer que toutes les facettes susceptibles d'être identifiées (ou ayant été identifiées) comme « enjeux essentiels » par les participants autochtones soient

suffisamment détaillées. Les détails et la logistique de ces séances seront précisés aussitôt que possible pour qu'un avis approprié soit envoyé aux parties aux fins de participation.

Ces séances publiques seront conçues pour permettre aux collectivités potentiellement concernées de participer directement au processus de la CNER dote des objectifs suivants:

- Aviser la population de l'examen approfondi du projet de route et de port à Grays Bay;
- Expliquer les étapes du processus d'examen de la CNER, notamment : comment les membres de la population peuvent se mobiliser et participer efficacement;
- Collaborer avec les membres de la population pour dégager les CVÉ et les CVS dont la CNER devra tenir compte dans l'examen approfondi du projet; et
- De concert avec les membres de la population, identifier les exigences d'information et les enjeux d'une importance particulière pour la collectivité et la population potentiellement touchées par le projet.

ÉTAPES SUIVANTES

Aux fins d'information des parties concernées et de leur planification, la CNER a annexé un schéma provisoire et actualisé du processus ainsi que l'échéancier prévu pour l'examen approfondi du projet de « route et port à Grays Bay », proposé par la société West Kitikmeot Resource Corp ». Veuillez noter que cet échéancier est sujet à changement au gré de la CNER ainsi qu'en fonction de circonstances spécifiques au projet et de la rétroaction des parties. La Commission invite les parties intéressées à inclure leurs observations sur le diagramme *provisoire* d'ici le **1er avril 2025** au plus tard.

Vue d'ensemble des prochaines dates concernant les soumissions :

11 mars 2025	1) La CNER émet la Liste <i>provisoire</i> des éléments de la portée pour information seulement. Document envoyé à la traduction. 2) La CNER envoie le diagramme provisoire du processus aux fins de commentaires.
1er avril 2025	Les parties soumettent leurs commentaires sur le diagramme provisoire du processus.
Avril 2025	La CNER publie, aux fins de commentaires publics (60 jours), la Liste <i>provisoire</i> des éléments de la portée et l' <i>ébauche</i> des Lignes directrices pour la préparation de l'ER (dans toutes les langues et avec des copies imprimées envoyées aux organisations communautaires).
Avril-mai 2025	La CNER organise des séances d'information communautaires à Kugaaruk, Taloyoak, Gjoa Haven, Cambridge Bay, Kugluktuk, Yellowknife et Inuvik.
Mai 2025	La CNER publie, aux fins d'information, un rapport sommaire des séances publiques d'établissement de la portée/Lignes directrices.

Juin 2025	Les parties soumettent leurs commentaires sur Liste <i>provisoire</i> des éléments de la portée et l' <i>ébauche</i> des Lignes directrices de l'ER.
Juin 2025	La CNER publie sur Liste <i>définitive</i> des éléments de la portée et l' <i>ébauche révisée</i> des Lignes directrices de l'ER, aux fins d'information seulement. Documents envoyés à la traduction.
Juin 2025	La CNER publie l' <i>ébauche révisée</i> des Lignes directrices, dans toutes les langues, aux fins de commentaires publics (30 jours).
Juillet 2025	Les parties soumettent leurs commentaires sur l' <i>ébauche révisée</i> des Lignes directrices de l'ER.
Août 2025	La CNER dirige un atelier d'élaboration des Lignes directrices à Iqaluit.
Septembre 2025	La CNER publie les Lignes directrices finales pour la préparation de l'ER en anglais; la traduction suivra.

Envoyez tous les commentaires à la CNER par télécopieur au **(867) 983-2594** ou par courriel à l'adresse info@nirb.ca.

En cas de question concernant l'examen approfondi du projet de route et de port à Grays Bay, contactez Keith Morrison à kmorrison@nirb.ca ou par téléphone à (867) 983-4617.

Veuillez accepter l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Sincerely,



Tara Arko
Directrice, Service de l'exploitation
Commission du Nunavut chargée de l'examen des repercussions

cc: Gavin Law, West Kitikmeot Resources Corp
Robert Greenley, President of the Kitikmeot Inuit Association
Fred Pedersen, Kitikmeot Inuit Association
Wynter Kuliktana, Kitikmeot Inuit Association
Tannis Bolt, Kitikmeot Inuit Association
Justin Buller, Government of Nunavut
Dianne Lapierre, Government of Nunavut
Natalie D'Souza, Government of Nunavut
Adrian Paradis, Canadian Northern Economic Development Agency
Melissa Alexander, Canadian Northern Economic Development Agency
Eva Walker, Environment and Climate Change Canada
José Audet-Lecouffe, Fisheries and Oceans Canada
Spencer Dewar, Crown-Indigenous Relations and Northern Affairs Canada

Tracey McCaie, Crown-Indigenous Relations and Northern Affairs Canada
Peter Unger, Natural Resources Canada
Pierre-Olivier Emond, Natural Resources Canada
Transport Canada
Mark Cliffe-Phillips, Mackenzie Valley Environmental Impact Review Board

Annexe Bay Liste provisoire des éléments de la portée de la proposition de projet de route et de port à Grays Bay

Pièce jointe (1): *Diagramme provisoire du processus d'examen approfondi, par la CNER, de la proposition de projet de route et de port à Grays Bay*

ANNEXE A

LISTE PROVISOIRE DES ÉLÉMENTS DE LA PORTÉE DE LA PROPOSITION DE PROJET DE ROUTE ET DE PORT À GRAYS BAY

La Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions (la CNER ou la Commission) sollicite des commentaires des parties intéressées afin d'établir la portée de la proposition de projet de « route et port à Grays Bay » (portée du projet)) de la société West Kitikmeot Resource Corp (WKR ou le promoteur) ainsi que la portée de son examen approfondi de cette proposition de projet (portée de l'évaluation).

PORTÉE DU PROJET

1) Description du projet, son but et la nécessité du projet

La portée de cette proposition de projet regroupe tous les ouvrages physiques, les activités et/ou les entreprises telles que définies par la CNER le 4 décembre 2024 pour le projet de « route et port à Grays Bay »; elle englobe aussi toute la durée de vie du projet..

a. Sommaire de la proposition de projet

Le projet proposé de « route et de port à Grays Bay » implique la construction, l'exploitation et la maintenance d'un port à Grays Bay ainsi qu'une route de 230 kilomètres à accès contrôlé praticable en tout temps, une station sur le site de la mine Jericho et une route d'hiver pour relier le sud à la frontière Nunavut/Territoires du Nord-Ouest. Les installations de Grays Bay, la route d'accès toutes saisons et la station Jericho seront ouvertes toute l'année; toutefois, le port de Grays Bay n'accueillera des navires que pendant la saison des eaux libres. Le projet devrait débuter en décembre 2029 et les travaux (pré-construction et construction) dureront environ cinq (5) ans. L'exploitation sera amorcée en 2034 et se poursuivra pendant environ 75 ans. Il est prévu que toutes les installations du projet soient permanentes; aucun autre plan de fermeture et de remise en état n'a été envisagé, sauf pour les terres qui auront uniquement servi aux activités de pré-construction/construction et qui ne seront pas requises pour les ouvrages d'exploitation et de maintenance.

2) Composantes du projet

1. Port à Grays Bay

a. Pendant la phase de construction

- Camp de construction stationnaire
- Dragage
- Déversement potentiel en mer des déblais du dragage
- Routes d'hiver temporaires
- Barge(s) pour carburant renforcée(s) par la glace et annuellement gelée(s)
- Piste d'atterrissage temporaire
- Stockage temporaire des explosifs
- Aides maritimes à la navigation
- Possibilité de développer des carrières dans la zone portuaire
- Pourrait utiliser de l'eau de mer dessalée comme source d'eau

- Environ deux (2) cargos (transport maritime) et 60 à 100 voyages de barges de déchargement pour apporter sur le site le matériel requis pour la première saison de construction
 - Un (1) cargo et une barge pour le réapprovisionnement annuel; le volume de réapprovisionnement est inférieur à celui de l'assortiment initial.
- b. Phase exploitation
- Logements : permanents pour 80 personnes environ et temporaires pour 150 personnes
 - Deux (2) quais pour eau profonde, adaptés aux cargos minéraliers, vraquiers et pétroliers de 100 000 tonnes en vrac de poids utile (taille post-Panamax)
 - Un(1) poste d'amarrage pour barge
 - Un port pour petits bateaux, incluant une rampe de mise à l'eau et des quais flottants installés chaque année pendant la saison des eaux libres; pourrait inclure un brise-lames
 - Stockage de 10 millions de litres de carburant, incluant les installations de déchargement et de ravitaillement en carburant
 - Une piste d'atterrissage de 1 800 mètres (6,000 pieds), incluant une zone de chargement, un hangar pour passagers, un bâtiment de communication, des aires de stationnement et de ravitaillement des aéronefs en carburant
 - Deux (2) remorqueurs aux fins d'assistance pour l'accostage des bateaux
 - Infrastructure de transbordement
 - Assure l'amarrage et un soutien aux bateaux commerciaux et gouvernementaux ainsi qu'aux petits bateaux et aux voyageurs de la communauté
 - Stockage d'explosifs, bureaux, aires de stationnement, aire de dépôt (à savoir : containers et liquides), alimentation en énergie-diesel, approvisionnement en eau, eaux usées, déchets solides, administration, communications, garage pour l'entretien et installations pour interventions d'urgence
 - Bâtiments d'entreposage, de transit et de manutention du matériel au port de Grays Bay avec des aires supplémentaires réservées pour des tierces parties utilisatrices, non incluses dans cette demande
 - Un (1) transport maritime et une barge pour le réapprovisionnement annuel avec un volume de réapprovisionnement inférieur à l'assortiment initial
2. Une route de 230 kilomètres praticable en tout temps entre Grays Bay (Kogloktokyo) et le site de la mine Jericho (Station)
- a. Pendant la phase de construction
- Environ 40 carrières, zones d'emprunt et routes
 - 4 camps mobiles de construction
 - Routes d'hiver temporaires et traverses de cours d'eau pour faciliter le déplacement de l'équipement et des fournitures
 - Utilisation potentielle de High Lake, Ulu et de leur sites de carrières pour l'entreposage et la maintenance de l'équipement et des fournitures, le stockage de matériaux granulaires, le stockage du carburant et servir de site d'atterrissage aux hélicoptères
 - Environ 230 traverses de cours d'eau, incluant des ponts et des ponceaux

- b. Pendant la phase exploitation
 - Environ une carrière sur trois (3) reste active avec utilisation d'explosifs pour la production de granulats pour l'entretien des routes
 - Entretien et réparation des routes et des traverses connexes de cours d'eau, tel que requis
- 3. Agencement a sur le site de la mine Jericho
 - a. Pendant la phase de construction
 - Agencement du camp pour la construction
 - Installation de transbordement et aire de dépôt pour les matériaux et l'équipement de construction
 - Pendant la durée de la construction, les matériaux de construction seront transportés tous les ans sur la route d'hiver, depuis la frontière Nunavut/Territoires du Nord-Ouest
 - b. Pendant la phase exploitation
 - Logement permanent pour 3 personnes approx.
 - Dépôt de stockage et de ravitaillement de carburant - jusqu'à 20 millions de litres maximum
 - Stationnement pour véhicules, bureau, stations météorologique
 - Le réapprovisionnement sera transporté tous les ans sur la route d'hiver, à partir de la frontière Nunavut/Territoires du Nord-Ouest
- 4. Construction annuelle d'une route d'hiver reliant la mine Jericho à la route de glace partant de la frontière Nunavut/Territoires du Nord-Ouest
 - La construction et l'exploitation de cette route d'hiver commenceront dès le premier hiver et seront ensuite renouvelées tous les hivers pendant la durée de la vie du projet de port à Grays Bay.

PORTÉE DE L'ÉVALUATION

1) Répercussions écosystémiques et socioéconomiques anticipées du projet

L'évaluation des possibles incidences écosystémiques et socio-économiques des activités et composantes du projet proposé, tel que mentionné plus avant, inclura les facteurs ci-après répertoriés. L'évaluation des répercussions sur chaque composante valorisée écosystémique ou socio-économique devra tenir compte des limites temporelles et spatiales et s'appuyer sur de pertinentes données provenant de sources scientifiques, de l'Inuit Qaujimaningit², des connaissances traditionnelles et communautaires.

- a. Qualité de l'air y compris les gaz à effet de serre
- b. Climat et météorologie
- c. Bruit et vibrations
- d. Environnement Terrestre, incluant :
 - i) Écologie du milieu terrestre
 - ii) Formes de relief et sols

² L'Inuit Qaujimaningit englobe les connaissances inuites traditionnelles (et leurs variantes) ainsi que l'épistémologie inuite ayant trait aux valeurs sociétales inuites et au savoir inuite (contemporain et traditionnel).

- iii) Pergélisol et stabilité du sol
- e. Caractéristiques géologiques, avec explication de la géologie et de la géochimie
- f. Caractéristiques hydrologiques et qualité de l'eau de surface
- g. Hydrogéologie et eau souterraine
- h. Qualité des sédiments
- i. Le milieu dulcicole, notamment :
 - i) Écologie aquatique
 - ii) Biote aquatique, incluant des poissons représentatifs tels que définis dans la *Loi sur les pêches*, les macrophytes aquatiques, les invertébrés benthiques et les autres organismes aquatiques.
 - iii) L'habitat, notamment l'habitat des poissons tel que défini dans la *Loi sur les pêches*
 - iv) Les pêches commerciales, récréatives et autochtones, telles que définies dans la *Loi sur les pêches*
- j. La végétation terrestre
- k. La faune terrestre et l'habitat des espèces sauvages, incluant :
 - i) Les mammifères terrestres représentatifs, incluant les caribous et leur habitat, leur migration et leur comportement, les bœufs musqués, les carcajous, les ours bruns, les loups et les espèces moins visibles qui pourraient être maximale­ment exposées aux contaminants.
 - ii) Les routes migratoires et les traverses des espèces sauvages;
- l. Les oiseaux et leur habitat, incluant :
 - i) Les rapaces
 - ii) Les oiseaux migrants
 - iii) Les oiseaux de mer
- m. Le milieu marin, incluant:
 - i) L'écologie marine
 - ii) La qualité de l'eau de mer et des sédiments
 - iii) La biote marine incluant les poissons ainsi que la faune et la flore benthiques.
 - iv) L'habitat marin
 - v) La pêche commerciale, récréative et autochtone, telles que définies dans la *Loi sur les pêches*.
- n. La faune marine
- o. Les espèces terrestres et marines en péril, incluant:
 - i) Les espèces à l'étude pour être répertoriées dans la *Loi sur les espèces en péril*
 - ii) Les espèces désignées « en péril » par le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada.
- p. Les facteurs socio-économiques, incluant:
 - i) Les possibilités de développement économique
 - ii) L'emploi
 - iii) L'éducation et la formation
 - iv) Les possibilités d'affaires et de sous-traitance
 - v) Les données démographiques de la population
 - vi) Avantages et revenus (taxes, redevances, etc.)
- q. Connaissances et activités traditionnelles et connaissances communautaires, incluant::
 - i) L'utilisation des terres
 - ii) La sécurité alimentaire

- iii) La langue
 - iv) Les récoltes culturelles et commerciales
- r. Utilisation non traditionnelle des terres et des ressources
- s. Ressources patrimoniales
 - i) Archéologie
 - ii) Paléontologie
 - iii) Culturelles
- t. Santé et bien-être
 - i) Mieux-être individuel et communautaire
 - ii) Famille et cohésion communautaire
- u. Infrastructure communautaire et services publics
- v. Santé et sécurité incluant la sécurité publique et des employés
- w. Effets cumulatifs, en accordant une attention particulière au projet en termes de futurs projets d'infrastructure minière et de transport, existants, proposés et raisonnablement prévisibles. Les propositions et projets en cours devront faire l'objet d'une attention particulière, notamment le projet Hope Bay (no. de réf, de la CNER : 05MN047), Phase 2 du projet Hope Bay (no. de réf, de la CNER : 12MN001), le projet Back River (no. de réf, de la CNER : 12MN036), le projet Hackett River (no. de réf, de la CNER : 08MN006) et le projet du Corridor Izok (no. de réf, de la CNER : 12MN043).
- x. Effets résiduels
- y. Effets transfrontaliers

2) Effets anticipés de l'environnement sur le projet

La portée de l'évaluation inclura les potentielles répercussions de l'environnement arctique sur le projet, tout au long de sa durée de vie, incluant les facteurs spécifiques suivants :

- a. Climat et météorologie, incluant le changement climatique
- b. Permagélisol
- c. Risques géotechniques y compris les mouvements de pente, le tassement différentiel ou dû au dégel, soulèvement par le gel et affouillement glaciaire.
- d. Affaissement de surface
- e. Inondations
- f. Conditions géologiques défavorables

La portée de l'évaluation inclura les problèmes potentiels dans l'environnement socioéconomique unique du Nunavut, notamment les facteurs spécifiques suivantes :

- a. La disponibilité limitée de la main d'œuvre et de la capacité
- b. Les limitations sur l'infrastructure physique

3) Mesures proposées par le promoteur pour éviter et atténuer les répercussions négatives écosystémiques et socio-économiques, incluant les plans d'urgence.

Les éventuels plans d'urgence et les plans de gestion des risques destinés à éviter et à atténuer les répercussions négatives provoquées par les composantes et activités du projet proposé seront inclus dans la portée de l'évaluation. Ces plans doivent tenir compte des limites temporelles et spatiales appropriées et sont censés s'appuyer sur de pertinentes données,

provenant de sources scientifiques, de meilleures pratiques ainsi que des connaissances traditionnelles et communautaires; ils doivent inclure mais sans s'y limiter :

- a. Les mesures d'évitement, d'atténuation et de compensation
- b. Les interventions en cas d'urgence
- c. Les interventions en cas de déversement
- d. La gestion des matières dangereuses
- e. Les accidents et les défaillances
- f. Les exigences réglementaires
- g. La surveillance et la gestion adaptative
- h. Les mesures d'atténuation

4) *Étapes que le promoteur propose de prendre pour optimiser les avantages du projet, en tenant particulièrement compte des préférences communautaires et régionales exprimées en ce qui a trait aux avantages.*

La portée de l'évaluation inclura les étapes que le promoteur propose de prendre pour optimiser les avantages du projet et intégrera, sans s'y limiter:

- a. Rémunération et avantages sociaux
- b. Prestations- maladie
- c. Santé humaine et bien-être
- d. Emploi
- e. Éducation et formation
- f. Utilisation des terres
- g. Possibilités d'affaires et de sous-traitance; et
- h. Tout détail non-confidentiel de l'Entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuits.

5) *Mesures proposées par le promoteur pour indemniser les personnes dont les intérêts sont lésés par le projet.*

Les étapes que le promoteur propose de prendre pour indemniser les parties dont les intérêts ont été lésés seront incluses dans la portée de l'évaluation, incluant les détails non confidentiels de toute Entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuits établie dans le cadre du projet.

6) *Mesures proposées par le promoteur pour restaurer l'intégrité écosystémique après la fermeture définitive du projet.*

Les plans de fermeture et de remise en état seront inclus dans la portée de l'évaluation afin d'assurer que les questions afférant à de concrètes fermeture et remise en état de toutes les composantes du projet soient prises en considération le plus tôt possible dans le processus de développement; ce qui obligera la phase conceptuelle à tenir compte des questions environnementales liées à la fermeture et à la remise en état. Ces plans doivent couvrir, si applicable, toutes les phases du projet. Ils doivent tenir compte des limites spatiales et temporelles et sont censés s'appuyer sur de pertinentes données, provenant de sources scientifiques, de meilleures pratiques ainsi que des connaissances traditionnelles et communautaires; ils doivent inclure mais sans s'y limiter :

- a. L'entretien et la maintenance
- b. La fermeture et la remise en état

7) *Tout programme de surveillance que le promoteur propose d'instaurer pour reconnaître et gérer les intérêts écosystémiques et socioéconomiques potentiellement touchés par le projet*

Les programmes de surveillance des potentielles incidences écosystémiques et socio-économiques provoquées par les composantes et activités du projet, devront être inclus dans la portée de l'évaluation.

8) *Les intérêts relatifs aux terres, eaux et autres ressources que le promoteur a obtenus ou cherche à obtenir.*

La portée du projet tiendra compte des intérêts relatifs aux terres, aux eaux et à d'autres ressources que le promoteur aura obtenus ou tentera d'obtenir pour sécuriser, en fonction des ouvrages, activités et entreprises, la proposition de projet de « route et port à Grays Bay » en tant que telle.

<i>Organisme</i>	<i>Exigence</i>
Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions	Certificat de projet
Office des eaux du Nunavut	Permis d'utilisation des eaux de type « A »
Kitikmeot Inuit Association	Permis d'utilisation des terres, baux, droits d'usage, droits de passage et permis de concession de carrières.
Ministère de la Culture et du Patrimoine - Gouvernement du Nunavut –	Permis d'archéologie et permis de paléontologie
Ministère de l'Environnement Gouvernement du Nunavut –	Permis de recherche sur la faune, approbation du Plan d'urgence en cas de déversement
Nunavut Research Institute	Licence de recherche scientifique
Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada	Permis d'utilisation des terres, de classe « A », Permis d'exploitation de carrières, Baux d'occupation des terres.
Environnement et Changement climatique Canada	Autorisation de dragage; approbation du plan d'urgence environnemental.
Pêches et Océans Canada	Autorisation visée au paragraphe 35 de la <i>Loi sur les pêches</i> .
Ressources naturelles Canada	Licence de fabrique et poudrière
Transports Canada	Approbation(s)et/ou exemption concernant les eaux navigables et Plan de prévention de la pollution par hydrocarbure/urgence, conformément, à la <i>Loi sur la marine marchande au Canada</i> et approbation en vertu de la <i>Loi sur la protection de la navigation</i> .
Commission de la sécurité au travail et de l'indemnisation des travailleurs	Permis de stockage des détonateurs et permis d'utilisation des explosifs.

9) Options de mise en oeuvre du projet de projet, techniquement et économiquement réalisables, et répercussions écosystémiques et socio-économiques anticipées de ces options.

La portée de l'évaluation devra explorer les solutions alternatives pour la réalisation du projet, susceptibles d'être techniquement et économiquement exécutées ainsi que leurs effets environnementaux. Les options de développement et d'échéancier seront incluses pour chaque solution ainsi que le label « irréalisable », « sans construction » et « préféré ». L'alternative "irréalisable" n'est pas seulement une option potentiellement distincte mais elle sert aussi de référence afin de comparer les autres alternatives de développement qui pourraient être raisonnablement proposées dans de tels cas.

10) Toute autre information ou question pertinente :

La portée de cette évaluation inclura toute autre question que la CNER jugera pertinente, notamment :

- a. Innovations techniques préalablement inessayées dans l'Arctique, incluant une nouvelle technologie pour la conception et l'exploitation des ports et des routes;
- b. L'Inuit Qaujimaningit, les connaissances traditionnelles et communautaires;
- c. Énoncé des principes et pratiques de consultation ;
- d. Analyse des effets notables;
- e. Analyse de la durabilité;
- f. Interactions entre les composantes valorisées écosystémiques et les composantes valorisées socio-économiques;
- g. Explication de projets similaires de mise en valeur des ressources dans d'autres ressorts;
- h. Futur développement prévu et degré d'incertitude