

Sommaire exécutif

En juillet 2015, la Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions (CNER) a reçu une demande de Baffinland ainsi qu'une recommandation en vue d'évaluer la proposition de la phase 2 de Mary River. En octobre 2018, la CNER a accueilli la demande et a entamé l'évaluation technique de l'addenda de l'énoncé des incidences environnementales final (EIEF). La phase 2 du projet prévoit une augmentation du taux d'extraction de minerai de 4,2 millions de tonnes par année (Mt/a) à 12 Mt/a ainsi que la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de 110 kilomètres entre Mary River et le port de Milne qui servirait au transport terrestre du minerai, ce qui aura un impact important sur la harde de caribous du Nord-de-Baffin dont la population a atteint un seuil critique. Le minerai serait ensuite acheminé depuis le port de Milne pendant une saison d'expédition prolongée qui prévoit l'utilisation limitée d'un navire-brise-glace pendant les saisons intermédiaires. L'extraction supplémentaire de minerai et l'augmentation des activités du projet entraîneraient une augmentation du nombre de transits de navires dans la biodiversité exceptionnelle de la nouvelle aire marine nationale de conservation de Talluruttiup Imanga et dans les limites relativement étroites du détroit d'Éclipse et d'inlet Milne, passant de 210 transits par an à un maximum de 400 par an.

WWF Canada (WWF) a évalué l'addenda de l'énoncé des incidences environnementales final relatif à la proposition de la phase 2 dans une optique de conservation. Notre mission est de mettre un terme à la dégradation de l'environnement naturel de la planète et de bâtir un avenir dans lequel les hommes pourront vivre en harmonie avec la nature en préservant la biodiversité, en veillant à ce que l'utilisation des ressources naturelles soit durable et en favorisant la réduction de la pollution et du gaspillage. Le WWF dépose ce document en réponse à la missive datée du 21 août 2019 de la CNER l'invitant à soumettre des mémoires finaux sur la proposition de la phase 2 du projet de Mary River. Nos commentaires sont classés en fonction des sections de l'addenda de l'EIEF où ils s'appliquent et sont répertoriés comme suit : Questions touchant l'évaluation et le processus de la CNER, environnement marin, environnement terrestre, crise climatique.

Questions touchant l'évaluation et le processus de la CNER

Baffinland continue d'assurer les évaluateurs que les activités continues du projet n'ont aucune répercussion importante et que la mise en œuvre de la phase 2 du projet ne devrait avoir aucune répercussion importante; cependant, cette conclusion est formulée sur la base d'une surveillance et d'une évaluation erronées des incidences, et non sur la base d'indicateurs environnementaux réels. Sans un cadre de surveillance élaboré par le CNER, ou conjointement par le CNER et des intervenants du milieu, il est impossible de mettre en œuvre une stratégie de gestion adaptative éclairée et efficace pour le projet.

En l'absence d'un programme de surveillance structuré, le projet n'a pas été géré de façon à pouvoir être adapté aux changements de l'environnement, car il est impossible de déterminer les répercussions qu'entraîne ou n'entraîne pas le projet. Un cadre général visant à orienter les attentes et la surveillance pratique et efficace doit être mis en œuvre pour s'assurer que les programmes associés aux répercussions répondent aux besoins et qu'ils reflètent les réalités du projet.

Baffinland a déclaré que, malgré le fait que la proposition de la phase 2 prévoit « le remplacement du transport du minerai par camion depuis le chemin Tote Road de l'inlet Milne jusqu'au port par un transport par voie ferrée pour atteindre les objectifs d'extraction de 12 Mt/a... le transport par camion du minerai demeurerait une solution de rechange viable si des difficultés devaient survenir dans le développement et l'exploitation du chemin de fer du Nord. » Le WWF est d'avis que le transport par camion de 12 Mt/a de minerai par le chemin Tote Road de l'inlet Milne n'est pas une solution durable et qu'il n'a pas été évalué de façon adéquate comme étant une solution de rechange privilégiée dans le cadre de la présente évaluation. Étant donné que l'augmentation de la production et la possibilité d'effectuer le transport par camion au lieu de construire un chemin de fer n'ont pas fait l'objet d'une évaluation appropriée dans la proposition de la phase 2, le WWF recommande que le projet ne soit dans aucun cas autorisé à transporter au plus 6 Mt/a de minerai par camion sur la route actuelle.

La récente proposition d'accroissement de la production a été approuvée, permettant à Baffinland d'augmenter les taux d'extraction et de transport de 4,2 à 6 Mt/a. Il est acceptable de permettre à Baffinland de continuer à ce rythme jusqu'à ce qu'elle ait pu définir des seuils et des indicateurs appropriés, que ses programmes de surveillance soient suffisamment élaborés pour évaluer avec précision les activités en cours et les mesures d'atténuation entreprises, et que les résultats des activités de surveillance fournissent des renseignements utiles sur la gestion adaptative continue et les répercussions pertinentes du projet.

Le groupe de travail sur l'environnement marin (MEWG) et le groupe de travail sur l'environnement terrestre (TEWG) n'ont pas été habilités à veiller à ce que les mesures d'atténuation et les programmes de surveillance atteignent leurs objectifs, et ni Baffinland ni la CNER n'ont mis en œuvre d'autres mesures pour assurer la protection appropriée des milieux marins et terrestres. Le WWF recommande que la CNER révise le mandat des groupes de travail et qu'elle assume une plus grande responsabilité quant à la structure et au fonctionnement des groupes ou qu'elle élabore un programme de surveillance structuré que devra mettre en œuvre Baffinland.

Le certificat du projet de Mary River de la CNER (conditions 99, 110, 111, 112) oblige explicitement Baffinland à définir des indicateurs et des seuils pour les CVE (composantes valorisées de l'écosystème) des mammifères marins. Ces indicateurs et ces seuils n'ont pas encore été définis. Sans de tels indicateurs et seuils, les résultats des activités de surveillance de Baffinland ne peuvent pas être probants pour tirer des conclusions précises dans l'addenda de l'EIEF. Il incombe à Baffinland de définir des

indicateurs et des seuils, tout comme doivent le faire les promoteurs de projets dans d'autres provinces canadiennes. La CNER ne peut protéger et favoriser l'intégrité écosystémique du Nunavut si elle autorise une augmentation du taux d'extraction et du transport de minerai au-delà de la capacité actuelle de 6 Mt/a sans disposer d'indicateurs et de seuils qui lui permettraient de déterminer les occurrences et l'ampleur des répercussions éventuelles, et de comparer ces résultats avec les prévisions énoncées dans l'addenda de l'EIEF.

Environnement marin

Le WWF recommande que la voie de navigation, incluant des portions de Tallirutiup Imanga et de l'habitat essentiel de Pikialasorsuaq, ainsi que les répercussions sur les espèces hors des eaux canadiennes qui dépendent des zones situées dans la région du Nunavut, ainsi que toutes les activités de transport associées au projet, soient intégrées dans l'élaboration d'un plan spatial marin exhaustif. L'environnement marin associé au projet de Mary River est d'une importance capitale des points de vue biologique et culturelle, et est désormais un élément essentiel au développement industriel du projet de Mary River. Le WWF recommande qu'un plan spatial marin soit élaboré pour tenir compte de la fragilité de cet écosystème très riche ainsi que de l'avenir des Inuits et des espèces marines qui dépendent de la vigueur et de la productivité de cet écosystème avant d'approuver le doublement du trafic maritime industriel dans le couloir de navigation du Nord.

Les déversements d'hydrocarbures posent des risques partout dans l'Arctique. Toutefois, les répercussions d'un déversement risquent d'être particulièrement graves si ce dernier survient dans les eaux très fragiles et vulnérables de l'inlet Milne ou du détroit d'Éclipse, tout particulièrement les déversements de mazout lourd. Pour les experts en intervention d'urgence, il ne fait aucun doute que le mazout lourd est le carburant le plus néfaste pour l'environnement lors de déversements accidentels dans un environnement marin. Il est extrêmement persistant et demeure pendant des mois, voire des années, dans l'environnement marin, ce qui en fait une matière presque impossible à éliminer. Le WWF discrédite Baffinland qui affirme qu'elle n'a pas le pouvoir d'influencer ses entrepreneurs dans leurs choix de carburants et de technologies. Le WWF suggère l'adoption d'une approche similaire à l'établissement des limites de vitesse et des distances de recul des navires pour spécifier les types de carburants autorisés par les navires affrétés par le projet. Ce pourrait être des mesures non réglementées, mais contractuelles qui relèveraient de la compétence et du contrôle de Baffinland.

En ce qui a trait à la demande Baffinland d'évaluer officiellement des voies de navigation de rechange, comme l'inlet Navy Board ou le passage du Nord-Ouest, les données de base et l'évaluation des répercussions dans ces couloirs sont insuffisantes pour justifier une approbation. Par conséquent, le WWF recommande que l'évaluation de la CNER de la proposition de la phase 2 n'inclue pas ces voies de navigation et que la CNER spécifie que les navires affrétés par Baffinland continuent d'emprunter la voie

de navigation approuvée passant par l'inlet Pond, le détroit d'Éclipse et la baie de Baffin.

Environnement terrestre

L'addenda de l'EIEF de Baffinland indique que les répercussions du chemin de fer du Nord et l'accroissement du trafic sur le chemin Tote Road sur le caribou seront mineurs après la mise en œuvre des mesures d'atténuation existantes. Il est inconcevable qu'en se basant sur l'absence présumée d'habitants, Baffinland ait déterminé a) que ses activités actuelles n'ont aucune répercussion et b) qu'un doublement du taux d'extraction du minerai et l'accroissement du trafic y étant associé sur le chemin Tote Road ou par voie ferroviaire n'auront aucune répercussion importante sur le caribou. Le promoteur envisage de construire un chemin de fer dans une région, voire un territoire, où aucune infrastructure de ce type n'a jamais été construite ou fait l'objet d'une surveillance. On prévoit également construire le chemin de fer dans l'habitat d'une harde de caribous qui n'a jamais fait l'objet d'une évaluation des répercussions causées par une infrastructure ferroviaire et qui, selon certaines estimations, est épuisé à 99 %. Affirmer que le chemin de fer n'aura aucune répercussion en l'absence de données et selon de nombreuses hypothèses pose un risque inacceptable compte de l'état de conservation actuel et de l'importance culturelle du caribou de l'île de Baffin. Le WWF recommande que Baffinland soit tenue d'élaborer et de mettre en œuvre des indicateurs et des seuils adéquats ainsi que des plans de surveillance exhaustifs pour recueillir des données utiles sur la harde de caribous de la région et que l'accroissement du taux d'extraction et du transport de minerai ne dépasse pas 6 Mt/a jusqu'à l'obtention de preuves tangibles appuyant l'affirmation actuelle et les prévisions de répercussions non significatives avec une production de 12 Mt/a.

Crise climatique

Dans le contexte général de la crise entourant les changements climatiques, de leurs répercussions accrues dans l'Arctique et des pressions mondiales visant à réduire les émissions pour atteindre les cibles en matière d'émissions de gaz à effet de serre, il est primordial que le projet de Mary River fasse état de ses réalisations en matière de réduction des émissions et des répercussions associées au projet. Le WWF recommande que la CNER oblige Baffinland à adopter des pratiques de navigation plus progressistes dans le but de réduire chaque année les émissions de gaz à effet de serre et de carbone noir.