



Analyse Des Options

Proposition de la phase 2

Audience finale, Iqaluit/Pond Inlet, novembre 2019

1

Survol de la présentation

- Approche de l'évaluation
- Intégration des consultations publiques et de l'IQ
- Options du projet
- Moyens de rechange pour réaliser le projet
- Soumissions écrites finales
- Après soumission
- Conclusion



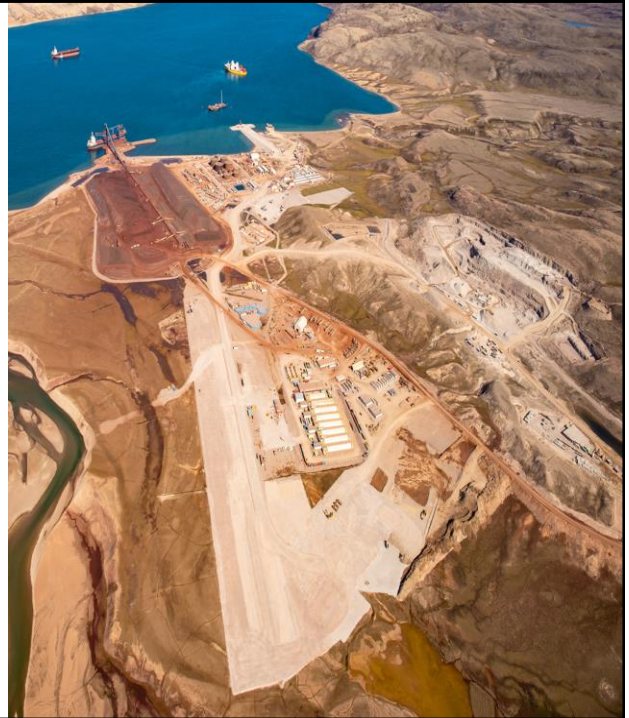
2

Approche de l'évaluation

Critères de performance

1. Faisabilité technique
2. Rentabilité
3. Acceptabilité environnementale
4. Acceptabilité communautaire

- Évaluation qualitative des critères de performance
- Classement selon les catégories « privilégiée », « acceptable » ou « inacceptable »
- Les options qui ne sont pas techniquement réalisables ou économiquement viables ne sont pas envisagées pour la suite.



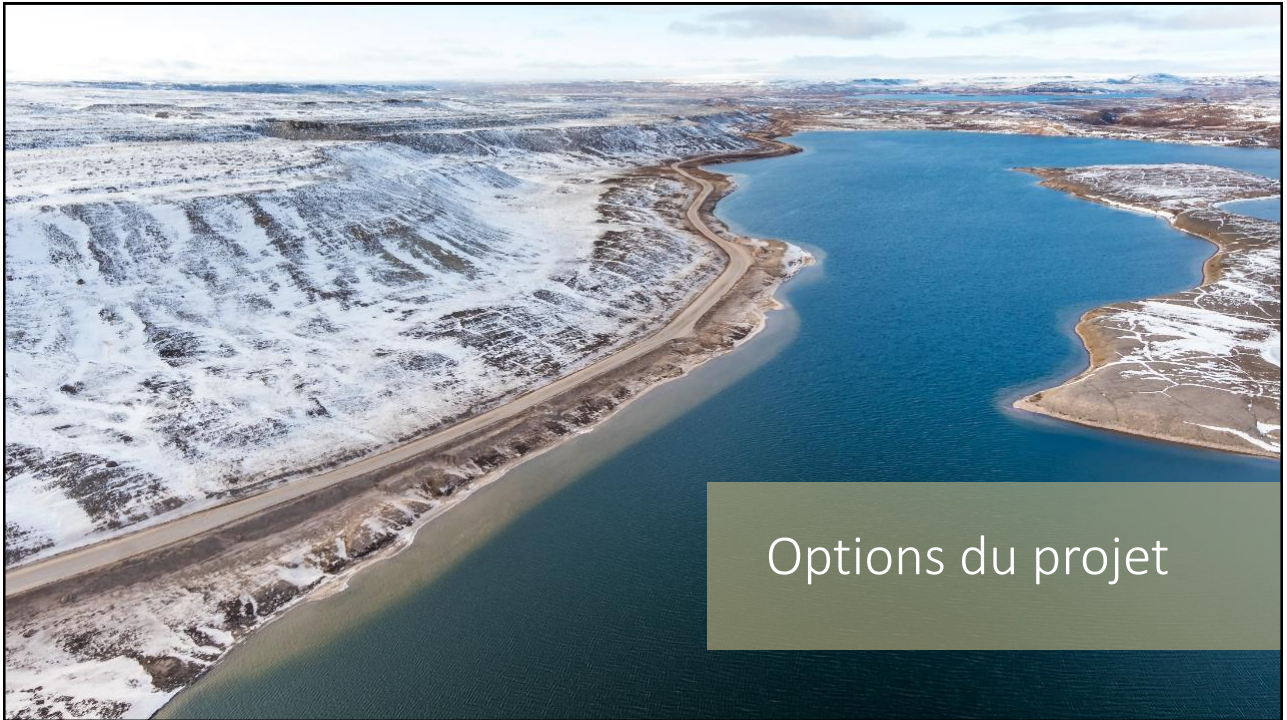
3

Intégration des consultations publiques et de l'IQ

- L'acceptabilité communautaire est un facteur important.
- Études des connaissances inuites (2006 à 2009)
- Ateliers communautaires (2015 et 2016)
- Ateliers sur les risques – IQ (2019)
- Rencontres avec des collectivités



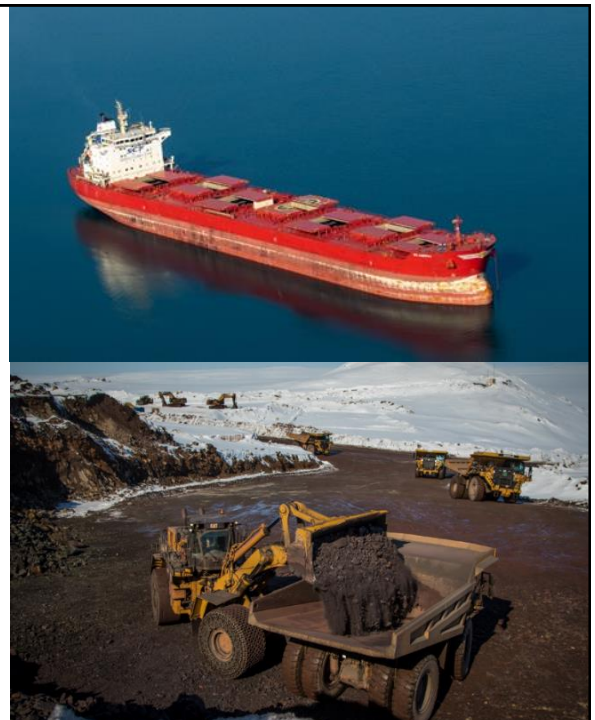
4



5

Options du projet

- Cesser, mettre fin ou accroître la production
 - La cessation ou le maintien de la production aux niveaux actuels n'est pas économique viable.
 - Steensby exige un investissement en capital important que Baffinland ne peut fournir actuellement.
 - **Proposition de la phase 2 privilégiée**



6



7

Options de voies de navigation

- Voie de navigation
 - Du détroit d'Éclipse à Pond Inlet (proposition)
 - Inlet Navy Board (option non incluse dans la proposition de la phase 2)
- Saison de navigation
 - Eaux libres (option rejetée)
 - Huit (8) mois et demi (option rejetée, retirée à la demande des collectivités)
 - Saison prolongée avec navires de soutien
 - **Privilégiée**
 - Assure un équilibre entre les besoins opérationnels et les préoccupations des collectivités concernant la navigation hivernale.

8

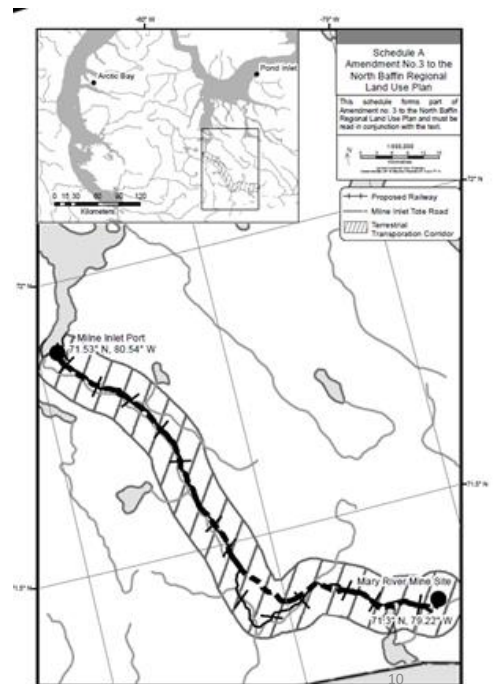
Options des principaux modes de transport terrestre

- Transport du minerai du site minier jusqu'au port de Milne
 - Continuation de l'utilisation du chemin Tote
 - Chemin de fer nord
- Le chemin de fer est le mode de transport le plus efficace pour transporter le minerai de fer; le retrait de la circulation de camions répond aux préoccupations des collectivités concernant la poussière et la circulation.
- **L'utilisation de la voie ferroviaire est privilégiée.**

9

Processus de la Commission d'aménagement du Nunavut

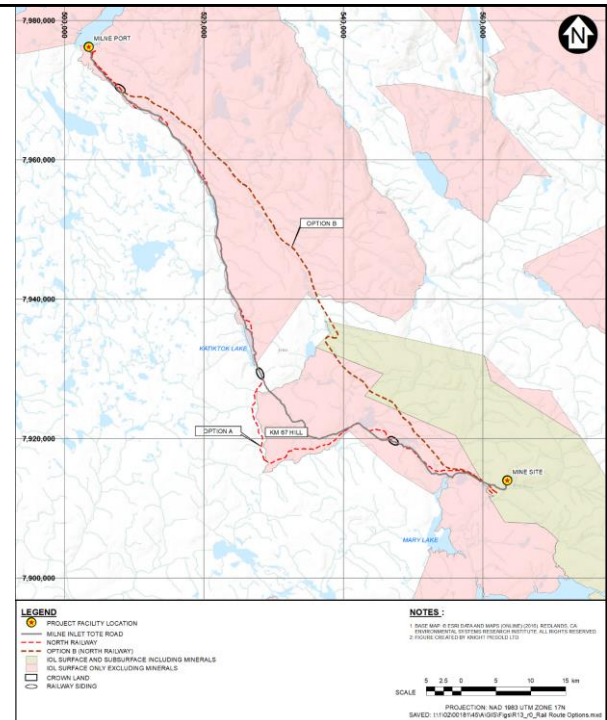
- Modifications du plan d'aménagement de la région du Nord-de-Baffin de mars 2018



10

Options de tracé de la voie ferrée

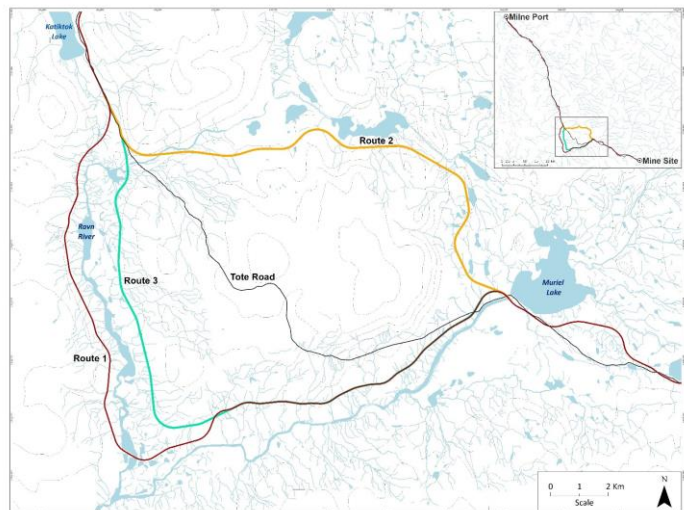
- Option A (proposée)
 - Adjacent au chemin Tote
 - Empreinte minimisée
 - Conforme au plan d'aménagement de la région du Nord-de-Baffin
- Option B (rejetée)
 - À l'extérieur du corridor de transport approuvé dans le plan d'aménagement de la région du Nord-de-Baffin
 - Éloigné du chemin Tote
 - Empreinte du projet plus large



11

Finalisation du tracé

- Deux options de déviation du tracé ont été déterminées pendant l'atelier sur la sélection des passages.
 - Parcours 1 – proposé
 - Parcours 2 – rejeté en raison des risques environnementaux, opérationnels et liés à la sécurité
 - Parcours 3 – option acceptable
- Conditions proposées :
 - Baffinland déplacera la déviation au parcours 3, sous réserve de ce qui suit :*
 - la poursuite de l'engagement des collectivités
 - la faisabilité géotechnique



12

12



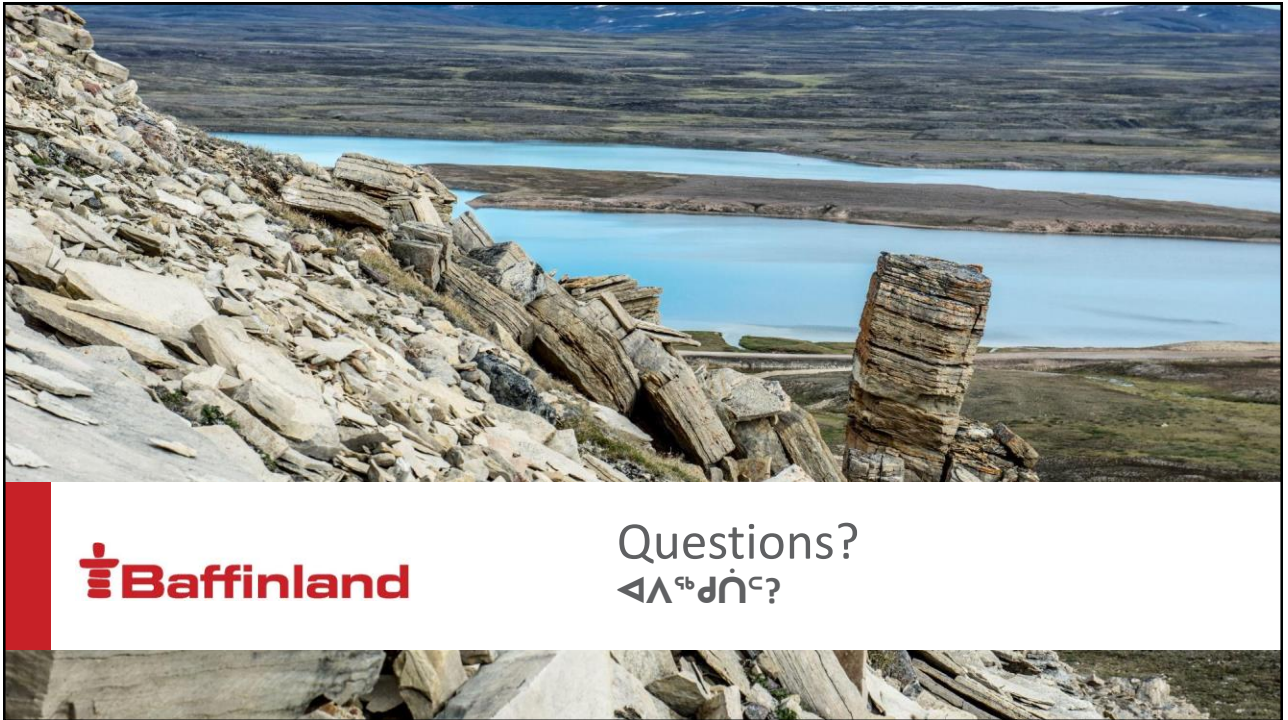
13

Conclusion

- La proposition de la phase 2 est requise pour assurer la durabilité économique du projet.
- La proposition de la phase 2 est fondée sur une évaluation approfondie des options.
- Baffinland s'est engagée à travailler avec les organismes de réglementation et les collectivités pour assurer la gestion efficace des répercussions environnementales de la proposition de la phase 2.



14



 **Baffinland**

Questions?
ᐱᐅᐅᐅᐅᐅᐅ?