

Morien Resources Corporation

## Description de projet – Carrière Black Point Résumé



Projet #60314716

Préparé par  
AECOM Canada Ltd  
1701 Hollis Street (SH400)  
(PO Box 576 CRO)  
Halifax, Nova Scotia, B3J 3M8  
[www.aecom.com](http://www.aecom.com)

février 2014

## Résumé

### Le projet et le contexte en matière de réglementation

Morien Resources Corp. (le promoteur) propose l'aménagement, l'exploitation, la désaffectation et l'abandon d'une carrière de granite et d'un terminal maritime à Black Point dans le comté de Guysborough, en Nouvelle-Écosse. Le projet Black Point Quarry consiste en la production d'agrégats (le forage, le dynamitage, le traitement et le stockage) sur une propriété de 354,5 ha, ainsi que la construction et l'exploitation d'un terminal maritime de 200 m de long adjacent à la carrière dans la baie de Chedabucto. L'agrégat sera chargé dans des vraquiers de 70.000 DWT et transporté vers les ports le long de la côte est des États-Unis et des côtes du Golfe et potentiellement vers les marchés du Canada et des Caraïbes.

**Projet désigné :** Projet Black Point Quarry  
**Promoteur :** Morien Resources Corp. (Morien)

**Adresse postale :** Metropolitan Place  
Suite 1480, 99 Wyse Road  
Dartmouth, Nouvelle-Écosse  
Canada, B3A 4S5

**Référence :** Michael A. (Mike) MacDonald, vice-président

**Tél. :** 902-466-7255                      **Télé :** 902-423-6432  
**Cellulaire :** 902-403-8014              **Courriel :** mmacdonald@morienres.com

Le projet devra faire l'objet d'une évaluation environnementale (EE) en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)*. Deux activités précises énumérées dans le *Règlement désignant des activités concrètes* sont à prévoir et nécessiteront une EE fédérale:

**Alinéa 16g) :** la construction, l'exploitation, la désaffectation et la fermeture d'une nouvelle **carrière de pierre** d'une capacité de production de 3 500 000 t/an ou plus;

**Alinéa 24c) :** la construction, l'exploitation, la désaffectation et la fermeture d'un nouveau **terminal maritime** conçu pour recevoir des navires de plus de 25 000 TPL, sauf s'il est situé sur des terres qui sont utilisées de façon courante comme terminal maritime et qui l'ont été par le passé ou qui sont destinées à un tel usage conformément à un plan d'utilisation des terres ayant fait l'objet de consultations publiques.

D'autres exigences législatives et réglementaires fédérales applicables au projet comprennent la *Loi sur les pêches*, la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*, la *Loi sur les espèces en péril*, la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, la *Loi sur les océans*, la *Loi sur les explosifs* et la *Loi sur la protection des eaux navigables*.

Puisque la carrière s'étend sur plus de 4 ha et que le projet pourrait perturber plus de 2 ha de milieux humides, le projet est considéré comme une entreprise de classe 1 conformément à l'annexe A du *Règlement sur l'évaluation environnementale*, et exigera la présentation d'un document d'enregistrement pour une évaluation environnementale.

Les terres qui seront exploitées par le promoteur sont la propriété de la municipalité du district de Guysborough (MODG) et seront louées au promoteur. Le site du projet comprend des propriétés regroupées dans le cadre d'un échange de terres récemment approuvé par la province et par voie d'expropriation de terres privées. En plus des besoins relatifs aux terres côtières, des terres de la Couronne provinciale en milieu marin seront nécessaires pour la construction du terminal en eau profonde. Cette zone n'a jamais servi de terminal maritime et n'a pas été désignée comme tel par le MODG. Le promoteur travaillera avec le MODG (le propriétaire des terres) pour faire une demande auprès du ministère des Ressources naturelles de la Nouvelle-Écosse (MRNNE) afin de louer une partie du fond marin qui s'étend de la ligne naturelle nord des hautes eaux, sur environ 300 m, pour permettre la construction et l'exploitation du terminal en eau profonde.

Il n'est pas prévu que le projet ait un impact sur les terres fédérales dans d'autres provinces ou à l'extérieur du Canada. Les terres fédérales terrestres les plus proches sont le site des Îles-Canso, lieu historique national du Canada (qui comprennent le site des Forts de l'île Grassy), situé à environ 10 km à l'est de Black Point. Bien que le terminal maritime sera construit à l'intérieur des limites d'un bail provincial de fond marin, le transport des agrégats aura lieu sur des «terres fédérales» tel que définies dans la LCÉE 2012 s. 2b. Dans ce contexte, les terres fédérales se réfèrent à portion de la mer réclamée par Canada.

Les coordonnées géographiques du projet sont présentées dans le tableau ES-1.

**Table ES-1 Coordonnées des limites du projet**

Limites	Est	Nord
<b>Terrestres</b>		
<b>Coin nord-ouest</b>	643573.480	5023895.438
<b>Coin sud-ouest</b>	644005.711	5022431.120
<b>Coin sud-est</b>	645930.498	5022389.912
<b>Coin nord-est</b>	645955.893	5023627.756
<b>Bail des terres submergées de la Couronne</b>		
<b>Coin nord-ouest</b>	644130.37	5024312.49
<b>Coin sud-ouest</b>	644275.16	5024050.04
<b>Coin sud-est</b>	644900.62	5024394.53
<b>Coin nord-est</b>	644791.83	5024744.29

### Contexte et objectifs

Les agrégats de construction se composent principalement de pierre concassée, de sable et de gravier. Ces ressources sont des éléments essentiels pour l'exploitation et l'entretien des infrastructures modernes telles que les routes et les bâtiments. Même si les granulats de construction sont relativement abondants, ils doivent être situés dans des zones accessibles pour avoir une valeur économique, car ce sont des produits à bas prix, à volume élevé et dont le coût de transport vers les marchés peut facilement dépasser la valeur du matériau. Les agrégats doivent également répondre aux exigences de qualité strictes relatives aux caractéristiques chimiques et physiques de la roche.

Le projet vise principalement à aménager une carrière de roche dure (granite) afin d'offrir des agrégats de construction aux marchés de la côte est et de la côte du golfe du Mexique aux États-Unis et potentiellement aux marchés du Canada et des Caraïbes. Le taux annuel de production prévu en moyenne dépassera 1,0 million de tonnes avec un taux maximal prévu de 7,5 millions de tonnes par année, selon les conditions actuelles du marché. Les réserves de roche sur le site proposé de la carrière sont estimées à plus de 400 millions de tonnes. L'exploitation de la carrière devrait se dérouler sur une période d'environ 50 ans ou plus et s'étendre sur une superficie d'environ 180 ha.

Le projet ne nécessitera aucun financement de la part du gouvernement fédéral et n'utilisera pas les terres fédérales. Les terres qui seront exploitées par le promoteur sont la propriété de la municipalité du district de Guysborough et seront louées au promoteur. En plus des exigences en matière de terres côtières, des terres de la Couronne en milieu marin seront nécessaires pour la construction du terminal en eau profonde.

### Composantes et activités

Le projet sera réalisé en trois phases : la préparation du site, l'exploitation et la désaffectation. Les principales composantes associées au projet comprennent :

- Une route d'accès non-pavée, de la route provinciale 16 à la carrière;
- La carrière et la zone de concassage primaire située à l'intérieur ou juste à l'extérieur de la fosse de la carrière;
- Le convoyeur alimentateur principal partant du concasseur primaire à l'usine de transformation;
- L'usine de traitement ( finition) comprenant les traitements secondaire et tertiaire et une zone de déchargement et d'empilement;
- Les bâtiments modulaires incluant le complexe administratif;
- Un terminal maritime de 200 m de long et les installations de chargement.

Les phases de préparation du site et de construction du projet débuteront par le défrichage et des morts-terrains de la carrière proposée. Une route non-pavée de 800 m sera construite à partir de la route 16 à la limite du site de la carrière et ensuite sera prolongée sur une distance d'environ 2,5 km sur le site de la carrière afin d'accéder à la zone de traitement et au terminal maritime. Le terminal maritime sera construit à côté de la zone de traitement et sera équipé d'un chargeur de navires à bras radial ancré. Les besoins en électricité seront satisfaits au moyen d'un raccordement à la ligne de transport d'énergie existante de la Nova Scotia Power Inc. qui longe la limite sud du site du projet.

L'exploitation de la carrière se fera par forage et dynamitage. La roche abattue sera chargée par des chargeurs frontaux ou des pelles hydrauliques dans des camions de transport de la surface de travail jusqu' au concasseur primaire. Après que le concasseur primaire aura réduit la taille de la roche, celle-ci sera transportée par convoyeur à un stock tampon situé à proximité du concasseur secondaire qui alimentera l'usine de traitement. Les différents produits d'agrégats seront stockés selon la taille et rincés sur des écrans de lavage avant d'être chargés dans des navires ou des barges pour le transport vers les marchés.

Le calendrier d'exploitation de l'usine est de 16 h/jour, 7 jours/semaine pendant neuf mois de l'année et si le temps le permet. La carrière sera exploitée 16 heures/jour au sommet de la production, pendant neuf mois de l'année. Les activités d'exploitation en mer se dérouleront 24 h/jour, 7 jours par semaine toute l'année pour respecter les horaires de livraison et le temps nécessaire au chargement des navires. Le projet emploiera entre 60 et 100 personnes à temps plein au sommet de la production. Pour les activités

de dynamitage et de forage, il faudra du personnel supplémentaire qui pourra être sous-traité à une entreprise de dynamitage professionnel.

Tout transport maritime et activités connexes (équipage, provisions, ravitaillement et autres fournitures, gestion des déchets, etc.) seront sous-traités par une tierce partie. Les navires partiront du terminal maritime sous le contrôle et la supervision de la Garde côtière canadienne pour la zone de services de trafic maritime de l'Est du Canada et auront accès aux voies maritimes à proximité actuellement utilisées par des transporteurs maritimes accédant au détroit de Canso Port. Le transport des agrégats quittera la baie de Chedabucto, pour se diriger vers l'est et accédera aux voies maritimes commerciales nationales actuellement utilisées par plusieurs pétroliers et des transporteurs de marchandises en vrac et conteneurisées. En ce qui concerne le projet, le transport maritime se fera loin de la zone fédérale de protection marine la plus proche, soit le couloir (the Gully) situé à environ 250 km au sud-est de Canso. La terre côtière la plus proche est le lieu historique national des Îles Canso du Canada près de Canso.

Les navires ne passeront pas à proximité de réserves fauniques nationales, même s'ils passent au sud des refuges d'oiseaux migrateurs de Port Joli, Port Hébert, Sable River et de lac Haley. Ces refuges sont situés le long de la côte sud-ouest de la Nouvelle-Écosse et forment une aire important de nidification de la Rive-Sud.

Le tableau ES-2 énumère la liste des permis fédéraux potentiels prévus et exigés dans le cadre du projet.

**Tableau ES-2 Exigences de permis potentiels prévus**

Exigence réglementaire	Permis/Approbation	Sections	Activité du projet/Déclencheur	Agence responsable
<b>FÉDÉRALE</b>				
<i><b>Loi sur les pêches</b></i>	Autorisation	Al. 35(2)b)	Construction du terminal maritime, dynamitage dans la zone près de la côte, activités de la carrière dans ou à proximité des cours d'eau	Pêche et Océans Canada
<i><b>Loi sur la protection des eaux navigables</b></i>	Permis LPEN	À déterminer <sup>1</sup>	Construction du terminal maritime, installation des ouvrages de franchissement	Transport Canada
<i><b>Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)</b></i>	Permis d'immersion en mer	Art. 127/128	Dragage en vue de la construction du terminal maritime	Environnement Canada
<i><b>Loi sur les explosifs</b></i>	Permis pour dépôt d'explosifs	Art. 7	Préparation du site & stockage des explosifs	RN Canada

<sup>1</sup> Il est prévu que les modifications à la LPEN entreront en vigueur en avril 2014.

## Calendrier du projet

Un calendrier provisoire est décrit ci-dessous.

- Dépôt de la description du projet - 28 février, 2014
- Publication de l'Avis de lancement – prévu pour le 1<sup>er</sup> mai 2014
- Étude environnementale de référence – complétée d'ici le 1<sup>er</sup> septembre 2014
- Dépôt de l'étude d'impact environnemental (EIE) – 1<sup>er</sup> novembre 2014
- Approbation de l'EE – prévu pour le 1<sup>er</sup> septembre 2015 (voir la note ci-dessous)
- Évaluation actuelle du marché et mise en vente – mars 2016 à mars 2018
- Préparation du site et construction – avril 2018 à avril 2021
- Début des opérations – mai 2021
- Désaffectation et remise en état – 2070 et au-delà

Veillez noter que si le projet est assujéti à une évaluation environnementale (EE) par l'ACEE, il se peut que l'achèvement de l'EE par le gouvernement prenne jusqu'à un an (365 jours) à partir de la date d'affichage de l'Avis de lancement. Si le projet est assujéti à une évaluation environnementale par une commission d'examen, ce délai est de deux ans.

## Émissions, rejets et déchets

Les émissions de poussière résultant de la construction et de l'exploitation de la carrière seront contrôlées grâce un équipement conçu à cette fin ou avec de l'application d'eau. Les émissions provenant de la combustion de combustibles associée au projet comprennent: le dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>), les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), de monoxyde de carbone (CO), le dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) et les matières particulaires. Le bruit et les vibrations seront générés par le dynamitage, le traitement et les activités d'exploitation. Les niveaux sonores pour l'exploitation de la carrière seront maintenus de manière à ne pas dépasser les niveaux établis dans les lignes directrices relatives aux carrières et aux sablières à l'intérieur des limites du site du projet.

Dans la mesure du possible, l'eau de lavage sera recyclée et réutilisée. Un système à circuit fermé de bassins de décantation sera employé conformément aux meilleures pratiques de l'industrie et aux exigences du ministère de l'environnement de la Nouvelle-Écosse. Ces contrôles permettront de s'assurer que les eaux de ruissellement, de lavage et de procédés seront gérées de façon à ce que les rejets soient conformes aux exigences de la qualité de l'eau indiquées dans les lignes directrices relatives aux carrières et aux sablières.

Les précipitations et l'infiltration des eaux souterraines seront recueillies dans des puisards creusés dans le sol de la carrière. L'eau pompée à partir des puits sera traitée dans des bassins de décantation construits au besoin. Des étangs supplémentaires seront construits pour gérer l'eau de lavage de l'usine de traitement. Les sédiments qui s'accumuleront dans les bassins seront excavés régulièrement, empilés pendant les activités d'exploitation et utilisés dans la remise en état progressive selon les besoins.

Les déchets solides seront principalement des ordures ménagères provenant des bureaux. Tous les déchets solides seront stockés sur place jusqu'à ce qu'ils puissent être transportés à un centre d'élimination des déchets approuvé par la province. Les déchets dangereux constitués principalement d'huile usée seront recueillis par une société agréée pour le transport de ce type de matériel et seront éliminés dans une installation agréée hors du site.

## Conditions environnementales existantes et effets potentiels

Un certain nombre d'études environnementales ont été menées sur la propriété. Ces études comprennent: l'évaluation de l'état du bruit ambiant, le poisson, l'habitat du poisson et l'évaluation de la qualité des eaux de surface, l'identification des types et délimitation des milieux humides, l'évaluation de l'habitat benthique, l'étude des communautés d'invertébrés marins, relevés de sédiments marins, sondage bathymétrique marin, relevés de plantes vasculaires et de lichens au début et à la fin de l'été, deux enquêtes d'odonates (libellules et demoiselles) et relevés d'oiseaux réalisés à six reprises. Les relevés sur les mammifères et l'herpétofaune (reptiles et amphibiens) ont été menés simultanément avec les autres relevés. Aucune étude régionale à plus grande échelle n'a été menée dans cette région.

La plus grande partie de la propriété est couverte de sols minces accueillant une mosaïque de végétation aride, de grands arbustes secs et des forêts de conifères. Il y a aussi par endroits de la forêt mixte et des milieux humides. Au total, 26 milieux humides ont été délimités sur le site du projet totalisant 48 hectares. Une espèce de plante vasculaire sensible à la conservation a été détectée sur le site du projet; la listère australe (*Listera australis*) est sur la liste rouge du ministère des Ressources naturelles de la Nouvelle-Écosse et a reçu une cote de rareté 1 par le Centre de données sur la conservation du Canada atlantique (CDCCA). Aucune espèce végétale en péril visée par la LEP, le COSEPAC ou par la *Loi sur espèces en péril* de la Nouvelle-Écosse n'a été identifiée dans la zone d'étude.

Le site contient également trois petits cours d'eau sans nom (dont deux sont intermittents) ainsi que le lac Fogherty. Aucun de ces cours d'eau ne semble contenir de poissons, apparemment en raison de leur acidité naturelle élevée.

Le milieu marin immédiat se compose principalement de galets, de roche et de gros rochers avec des quantités moindres de sable et de limon. Le fond marin est dur avec une couverture algueuse qui fournit un habitat pour de nombreux animaux marins, y compris les mollusques, le homard, les poissons et les invertébrés. La couverture d'algues est limitée dans les eaux profondes, mais augmente considérablement dans les zones littorales. Le couvert algal est dominé par *Chordaria flagelliformis*, *Fucus* sp., et *Agarum clathratum*. D'autres espèces de plantes marines comprennent *Leptophyllum* sp., *Acrosiphonia arcta*, *Chondrus crispus*, *Laminaria saccharina* et *Polysiphonia lanosa*. Aucune de ces plantes n'est répertoriée dans la *Loi des espèces en péril*.

La construction du terminal maritime entraînera la destruction de l'habitat du poisson marin (et par extension, les plantes marines) par la perte directe du fond marin et de l'habitat de la colonne d'eau dans la zone occupée par le terminal. La construction et la mise en place de l'infrastructure du terminal ou la remise en suspension des sédiments marins pourraient causer des dommages ou même entraîner la mort de poissons. Durant les opérations, des collisions ou des interactions entre navires, des déversements accidentels, ou d'autres accidents (par exemple, les déversements de carburant) pourraient causer des préjudices ou la mort. D'autres espèces aquatiques qui peuvent être présentes dans le milieu marin, comme les plantes marines, les baleines, les tortues et les phoques, peuvent également être exposées aux dangers lors de la construction et de l'exploitation du terminal maritime. De plus, les pêcheurs de homard peuvent être exclus des zones de pêche près du terminal.

Le site du projet abrite de nombreuses populations d'oiseaux, dont quatre espèces classées par le ministère des Ressources naturelles de la Nouvelle-Écosse comme Jaune ou sensibles. L'ensemble du littoral qui s'étend à l'ouest à Guysborough et à l'est à Canso est connu pour potentiellement accueillir les Arlequins plongeurs, une espèce désignée à risque par le gouvernement fédéral. Les espèces de

mammifères présentes sont typiques de la zone et aucune espèce inscrite n'a été identifiée au cours des relevés terrestres et maritimes.

Les émissions atmosphériques associées au projet comprennent les matières particulaires provenant de l'excavation de la roche, de la transformation, des activités de transfert et de chargement et des émissions de sous-produits de combustion associés à l'utilisation de combustibles fossiles pour alimenter les équipements utilisés pour l'exploitation de la carrière, l'usine de traitement, le chargement et l'exploitation du terminal. Le projet générera du bruit provenant du fonctionnement des équipements, des avertisseurs de marche arrière, du forage et du dynamitage, ainsi que du transport et du chargement de la roche sur l'ensemble du site. Des effets directs et indirects sur les caractéristiques de l'eau de surface, y compris le lac Fogherty sont possibles durant l'exploitation de la carrière. Il est prévu que certains habitats des zones humides seront perdus ou modifiés à la suite du projet. Si la roche est extraite en dessous de la nappe phréatique, le pompage des eaux souterraines peut être nécessaire; les effets sur le niveau des eaux souterraines seront évalués. La construction du terminal maritime pourrait entraîner la destruction de l'habitat du poisson. Il est possible que le projet interagisse avec les espèces végétales d'intérêt particulier. L'aménagement de la carrière peut entraîner de la perte de faune et d'habitats et la perturbation des espèces sauvages pendant certaines phases critiques de la vie.

Durant l'exploitation du projet, des interactions négatives avec les oiseaux migrateurs sont possibles. Le bruit généré sur le site du projet comprendra du dynamitage plusieurs fois par semaine, le transport de la roche à l'usine, les activités de l'usine de traitement (principalement de concassage et de lavage), puis le chargement à bord du navire en attente. Ces sources de bruit peuvent avoir une incidence négative sur la migration, l'alimentation, la nidification, l'élevage et d'autres comportements. L'éclairage à la carrière, à l'usine de traitement, et au terminal maritime pourra également interférer avec les oiseaux migrateurs et nuire à leurs cycles de santé et de vie. De plus, le projet pourrait avoir un impact sur les Arlequins plongeurs, qui on le sait, fréquentent les zones le long de la côte de Chedabucto Bay et qui sont protégés en vertu de la *Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs, 1994*.

Étant donné que le transport maritime se fera à travers le territoire domanial, un accident de transport ou une défaillance en mer (comme un déversement de pétrole), une collision de navires, ou l'échouage d'un navire pourraient avoir un impact sur ces eaux. Ces impacts potentiels sont généralement atténués par la conception du navire, l'entretien et le test de l'équipement ainsi que la planification d'urgence et la formation du personnel. Les impacts du transport global peuvent également être sous forme d'émissions dans l'atmosphère (principalement du gaz à effet de serre et d'autres résidus provenant de la combustion de carburant), la décharge accidentelle de l'eau de ballast ou d'autres déchets, le bruit au-dessus et en dessous de la ligne de flottaison, et les collisions avec les poissons, les mammifères marins et d'autres espèces marines.

Les eaux de ballast et de cale peuvent contenir des plantes non indigènes ou envahissantes, des animaux, des virus et des bactéries ainsi que des hydrocarbures. Sous l'eau, le bruit peut interférer avec les espèces marines qui dépendent du son pour s'orienter, communiquer et s'alimenter. Au-dessus de l'eau, le bruit peut perturber l'alimentation, la migration ou le repos des oiseaux. Les feux de navires peuvent également attirer ou désorienter les oiseaux et d'autres espèces marines.

### Situation sociale et consultation

Les communautés adjacentes de Half Island Cove situé à 2,0 km à l'ouest et de Fox Island Main situé à 2,5 km à l'est de la limite de propriété sont des communautés rurales et à faible densité de population. Le développement résidentiel dans le voisinage du projet est relativement clairsemé, sans structures

résidentielles à moins de 500 m de la limite du site, 11 résidences à moins d'un kilomètre (1,0 km), et moins de 50 à moins de 2,0 km. La résidence la plus rapprochée se trouve à environ 690 m à l'ouest de la limite de propriété, le long de Half Island Cove Road. Un groupe de cinq résidences est situé le long de la route 16 à environ 750 m au sud-ouest de la limite de propriété.

Le site du projet ne comporte aucune terre de réserve des Premières Nations même s'il est situé dans le territoire traditionnel des Mi'kmaq. La collectivité de la Première Nation la plus proche est à Chapel Hill, située sur l'île du Cap-Breton, à environ 58 km au nord du projet (155 km par route). Sur le continent, la collectivité de la Première Nation la plus proche est Paq'tnkek composée de Pomquet - Paq'tnkek, Franklin Manor, et Summerside. Pomquet - Paq'tnkek n ° 23 est situé à Heatherton, à 24 km à l'est d'Antigonish, à environ 68 km à l'ouest du projet (90 km par route). Pour l'instant, on ne sait pas si des groupes ou les personnes autochtones détiennent des permis de pêche commerciale dans les zones susceptibles d'être touchées par le projet.

Une étude sur les connaissances écologiques des Mi'kmaq (MEKS) a été réalisée pour le projet en 2013. Le projet nécessitera l'utilisation des terres et des ressources qui seraient utilisées à des fins traditionnelles par les peuples autochtones. Compte tenu de ce fait, il y a un risque de perte d'accès aux ressources fauniques et végétales et les zones de récolte potentielles. En outre, des nuisances sonores et de la poussière provenant des activités d'exploitation de carrières peuvent nuire à la faune sauvage et déprécier la qualité des plantes alimentaires et médicinales locales. Il y a aussi la possibilité d'impacts négatifs sur l'environnement marin par des déversements accidentels. Néanmoins, l'étude a permis de conclure qu'il est peu probable que le projet entraîne des effets négatifs sur l'utilisation traditionnelle des terres à condition que les mesures d'atténuation recommandées soient mises en œuvre. Le projet pourrait potentiellement, à long terme, apporter des changements positifs à l'environnement socio-économique des Autochtones par des emplois bien rémunérés pour les membres des collectivités des Premières Nations vivant à proximité.

Depuis 2010, Morien a entrepris un certain nombre de discussions en face à face avec diverses parties prenantes, y compris le personnel du ministère des Ressources naturelles de la Nouvelle-Écosse, le MPO, les fonctionnaires municipaux tels que le directeur et les conseillers de MODG, l'administration de développement régional de la municipalité; le bureau de négociation Kwilmu'kw Maw-klusuaqn (KMKNO); le chef de la Première Nation Paq'tnkek, les pêcheurs locaux et un certain nombre de résidents de la communauté.

Le tableau ES-3 fournit une liste des consultations menées auprès des différentes instances et des autres parties à ce jour.

**Tableau ES-3 Consultations menées jusqu'ici**

Activité et communication avec les parties concernées	Objet	Date et endroit	Nombre de participants	Questions soulevées
<b>Rencontre avec le MPO</b>	Discuter des exigences de conception et de compensation quai	18 janvier 2012 au «BIO»	4	Aucune. Discussion ouverte et transfert d'information.
<b>Rencontre avec quatre pêcheurs qui ont des permis dans la zone du projet (1 a depuis été vendu)</b>	Projet général discuté, emplacement et impacts potentiels. Les pêcheurs ont aussi donné leur avis sur la meilleure localisation pour le quai	21 juillet 2011, au magasin près du site du projet	6	Certaines préoccupations initialement sur la perte de lieux de pêche, mais des préoccupations ont été atténués une fois qu'une plus petite empreinte pour le quai a été discutée.
<b>Présentations aux écoles secondaires</b>	Informar les élèves et leurs enseignants sur la nature et la portée du projet	12 octobre 2011, aux écoles secondaires Canso et Guysborough	L'école Canso entre--75; classes de juniors & séniors à Guysborough ~50	La plupart des questions portaient sur les possibilités d'emploi et les compétences qui seraient nécessaires.
<b>Rencontre avec la Table des mines de KMK</b>	Présentation du projet à KMK	21 novembre 2011 au Membertou Conf. Center, Sydney.	7	Discussion concernant le besoin de «MOU» entre Erdene (maintenant Morien) et KMK, et qui fera le MEKS*.
<b>Conversation téléphonique avec un journaliste de quotidien</b>	Un journaliste de « Antigonish Casket» voulait des infos sur le projet	4 janvier, 2012, via téléphone de l'aéroport de Halifax	2	Corey Leblanc a demandé des informations du projet, a voulu savoir pourquoi cet endroit et où nous en étions dans le processus.
<b>Conversation avec Brent Lombardo (résident de la région)</b>	A discuté du projet durant le vol vers les É-U	4 janvier 2012	2	A fourni les coordonnées des personnes-ressources qui pourraient l'aider avec le projet tel que Nancy O'Regan une coordonnatrice du programmes d'études avec la NSCC et autres.
<b>Rencontres avec le MODG</b>	Mettre à jour le Conseil sur l'état du projet	Plusieurs entre 2008-2011 à la municipalité	~12	Voulait rester informé sur les progrès/questions du projet.
<b>Consultations depuis février 2012</b>				
<b>Acquisition de terres privées</b>	Acquisition de parcelles de terres privées à Black Point	Plusieurs interactions par conseil légal de février 2012 à octobre 2013	~ 40	Communiquer avec les héritiers des deux parcelles de terres privées pour acheter leurs intérêts, mises à jour régulières du MoDG
<b>Entente avec le MoDG</b>	Négociations avec MoDG en matière de développement de carrière sur les terres de la municipalité	Nombreuses discussions et réunions de janvier à août 2013, à la municipalité	Plusieurs représentants de MoDG et Morien	Négocier des conditions mutuellement acceptables pour un accord.

Activité et communication avec les parties concernées	Objet	Date et endroit	Nombre de participants	Questions soulevées
<b>Présentations au Conseil du MoDG</b>	Présenter l'état actuel du projet	13 mars, 2013 à la municipalité	15	Aucune. Discussion ouverte et transfert d'information.
<b>Rencontre avec Conseil du MoDG</b>	Décision du Conseil relative à l'expropriation de parcelles de terres privées	9 octobre 2013 à la municipalité	Conseil du MoDG et public général	Le conseil a voté en faveur de l'expropriation dans le but de d'aménager une carrière à BP
<b>Visites du site de Black point</b>	Visiter le site avec des investisseurs potentiels/ partenaire d'opérations	15 et 16 avril 2013; 23-24 septembre, 2013 au site du projet	11 Incluant le Conseiller B. George du MoDG, et B. Hendsbee, pêcheur local	Aucun. Les investisseurs potentiels ont été impressionnés par le soutien local pour le projet, y compris les pêcheurs locaux.
<b>Rencontres avec le MRNNE</b>	Rencontrer le «Lands Branch» au MRNNE pour discuter des exigences pour un bail des terres submergées de la Couronne (Concessions de la Couronne pour les terres submergées)	Janvier 2013, 5 février 2014 à Halifax (Hollis St.)	Gretchen Pohlkamp; Arlene d'Eon	A discuté des exigences pour l'acquisition de bail de la Couronne pour les terres submergées près de la côte pour la construction d'une installation de chargement marine
<b>Interactions avec l'ACEE</b>	Plusieurs réunions en personne, des conversations téléphoniques et des courriels de mise à jour sur l'état du projet et la date prévue pour le dépôt de la demande d'EE	4 mars 2012 14 mai 2012 Mai-août 2013 4 sept. 2013 13 sept. 2013 jan-février 2014 à Halifax	Plusieurs représentants de l'ACEE (V. Rodrigues, F. Kirstein, M. Atkinson, B. Cogle)	Aucun. Échange d'informations et examen de la nouvelle législation fédérale (LCEE 2012)
<b>Téléconférence avec le ministère de l'Environnement de la Nouvelle-Écosse</b>	Discussion concernant l'harmonisation fédérale-provinciale pour l'ÉE	5 février 2014	H. MacPhail	A discuté de nombreux aspects du projet, y compris l'impact et la compensation pour les milieux humides, le processus d'harmonisation, la mise à jour du projet, etc.
<b>Plusieurs appels téléphoniques avec Helen MacPhail (ENE), Paul Keats (ENE), James Sandall (NSPI), Paul Colton et Brian Ross (NSTIR) et John Dobson (MRNNE)</b>	A fourni des informations sur le site de forage à venir et afin d'obtenir accès au site	6 février – 26 février 2014 de Halifax	6	Aucune. Pour information seulement
<b>Rencontre avec le Premier ministre Stephen MacNeil et MLA Lloyd Hines</b>	Présenter le projet et ses principales composantes	18 février 2014 à Halifax	6	A discuté du calendrier prévu et des possibilités d'emploi
<b>Rencontre avec Laurent Jonart,</b>	Présenter le projet et ses principales composantes	25 février 2014, à Halifax	4	A discuté des questions d'intérêts potentiels aux différentes

Activité et communication avec les parties concernées	Objet	Date et endroit	Nombre de participants	Questions soulevées
<b>Bureau des Affaires autochtones</b>				collectivités des Premières nations.
<b>Rencontre Inter-Agences (fédérales et provinciales)</b>	Présenter le projet et les promoteurs de projets, discuter des travaux menés à ce jour, discuter de l'avant-projet de la Description de projet	26 février 2014 à Halifax au bureau de l'ACEE	14 présents, 2 au téléphone. Agences incluses: ACEE, ME de la N.-E., BAA, MPO, TC, EC, HC et RNCan	A discuté des échéanciers de projets et sujets requis pour compléter la description du projet. A obtenu une orientation pour aider à élaborer le processus d'évaluation environnementale (EE).
<b>Twila Gaudet, KMK</b>	Correspondance électronique pour établir une rencontre et un lieu pour présenter le projet	11/02/2014 24/02/2014 25/02/2014 26/02/2014 27/02/2014	2	Date et heure de rencontre à confirmer pour le 11 mars 2014

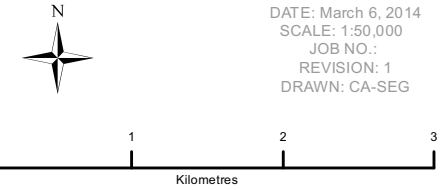
MEKS\*.: Mi'kmaq Ecological Knowledge Study; BAA = Bureau des affaires autochtones (Office of Aboriginal Affairs)

La participation des autochtones et des non-autochtones se poursuivra tout au long du processus de l'EE. Toutes les activités de participation des Autochtones seront menées conformément aux principes et procédures établies par la KMK et la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones. Le promoteur travaillera en étroite collaboration avec les représentants des gouvernements provinciaux et fédéraux qui procéderont à des consultations avec les premières nations en ce qui concerne le projet.



**Legende**

- Bâtiment
- Route principale
- Route secondaire
- Ligne de transport d'énergie
- Limite de la propriété
- Courbe de niveau
- Cours d'eau
- L'eau
- Reserve faunique
- Milieu humide



DATE: March 6, 2014  
 SCALE: 1:50,000  
 JOB NO.:  
 REVISION: 1  
 DRAWN: CA-SEG



**Figure ES-1**  
**Localisation du projet**  
 Projet proposé Carrière Black Point  
 Morien Resources Corp.

Figure ES-2  
Plan du site conceptuel  
Projet proposé Carrière  
Black Point

**Legende**

- Limite de la propriété
- Zone tampon propriété 30 m
- Limite ultime de la carrière
- Remblai
- Zone de l'usine
- Terminal marine
- Écran visuel
- Ligne de transport d'énergie
- Route d'accès
- Zone tampon milieu humide 30 m
- Milieu humide
- Milieu humide côtière
- Cours d'eau

0 125 250 500  
Meters

