



**Installation portuaire de Point Rousse
Résumé de la description du projet
Conformément à la
*Loi canadienne sur l'évaluation
environnementale (2012)***

Baie Verte, Terre-Neuve-et-Labrador
Novembre 2016

Résumé de la description du projet conformément à la LCEE
Installation portuaire Point Rousse
Anaconda Mining Inc.

Table des matières

| | |
|--|----|
| Table des matières | 1 |
| Annexes..... | 2 |
| Liste des figures..... | 2 |
| Liste des tableaux..... | 2 |
| 1.0 Renseignements généraux et contacts..... | 3 |
| 2.0 Renseignements sur le projet..... | 7 |
| 2.1 Dispositions relatives aux activités désignées..... | 7 |
| 2.2 Composantes et activités du projet..... | 8 |
| 2.3 Émissions, rejets et déchets | 14 |
| 2.4 Phases et calendrier du projet | 17 |
| 2.4.1 Construction..... | 18 |
| 2.4.2 Exploitation | 20 |
| 2.4.3 Déclassement | 22 |
| 2.4.4 Remise en état et fermeture..... | 22 |
| 3.0 Emplacement du projet..... | 23 |
| 3.1 Utilisation des terres et de l'eau | 25 |
| 4.0 Participation du gouvernement fédéral | 25 |
| 5.0 Effets environnementaux..... | 26 |
| 5.1 Environnement atmosphérique | 28 |
| 5.2 Espèces et habitat dulcicoles..... | 29 |
| 5.3 Milieu marin | 32 |
| 5.4 Avifaune | 36 |
| 5.5 Territoire domanial, autres provinces et pays étrangers..... | 38 |
| 5.6 Peuples autochtones | 39 |
| 6.0 Participation et consultation des groupes autochtones | 40 |
| 7.0 Consultation du public et des autres parties | 41 |

**Description du projet conformément à la LCEE
Installation portuaire Point Rousse
Anaconda Mining Inc.**

Annexes

A Photos

Liste des figures

| | | |
|----------|---|----|
| Figure 1 | Caractéristiques régionales | 4 |
| Figure 2 | Caractéristiques du projet (photographie aérienne)..... | 11 |
| Figure 3 | Caractéristiques du projet..... | 12 |
| Figure 4 | Caractéristiques de la zone du projet..... | 13 |
| Figure 5 | Route de navigation entre Charleston, en Caroline du Sud, É.-U. et Port Rousse, Baie Verte, T.-N.-L..... | 22 |
| Figure 6 | Routes de navigation dans l'Atlantique Nord..... | 28 |
| Figure 7 | Bassin hydrographique de Pine Cove | 31 |

Liste des tableaux

| | | |
|-------------|---|----|
| Tableau 1-1 | Nom du projet et coordonnées | 6 |
| Tableau 2-1 | Résumé des émissions de GES pour le projet (GHD 2016) | 14 |
| Tableau 2-2 | Calendrier du projet..... | 17 |
| Tableau 2-3 | Dates des phases et activités du projet | 18 |
| Tableau 3-1 | Proximité du projet à différentes caractéristiques environnementales..... | 24 |
| Tableau 4-1 | Autorisations et approbations fédérales anticipées pour le Projet..... | 26 |
| Tableau 5-1 | Permis de pêche commerciale communautaire autochtone pour des zones situées le long de la route de navigation..... | 40 |
| Tableau 7-1 | Résumé de la consultation avec les organismes de réglementation..... | 41 |

Description du projet conformément à la LCEE
Installation portuaire Point Rousse
Anaconda Mining Inc.

1.0 Renseignements généraux et contacts

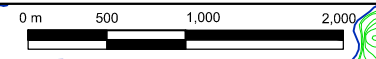
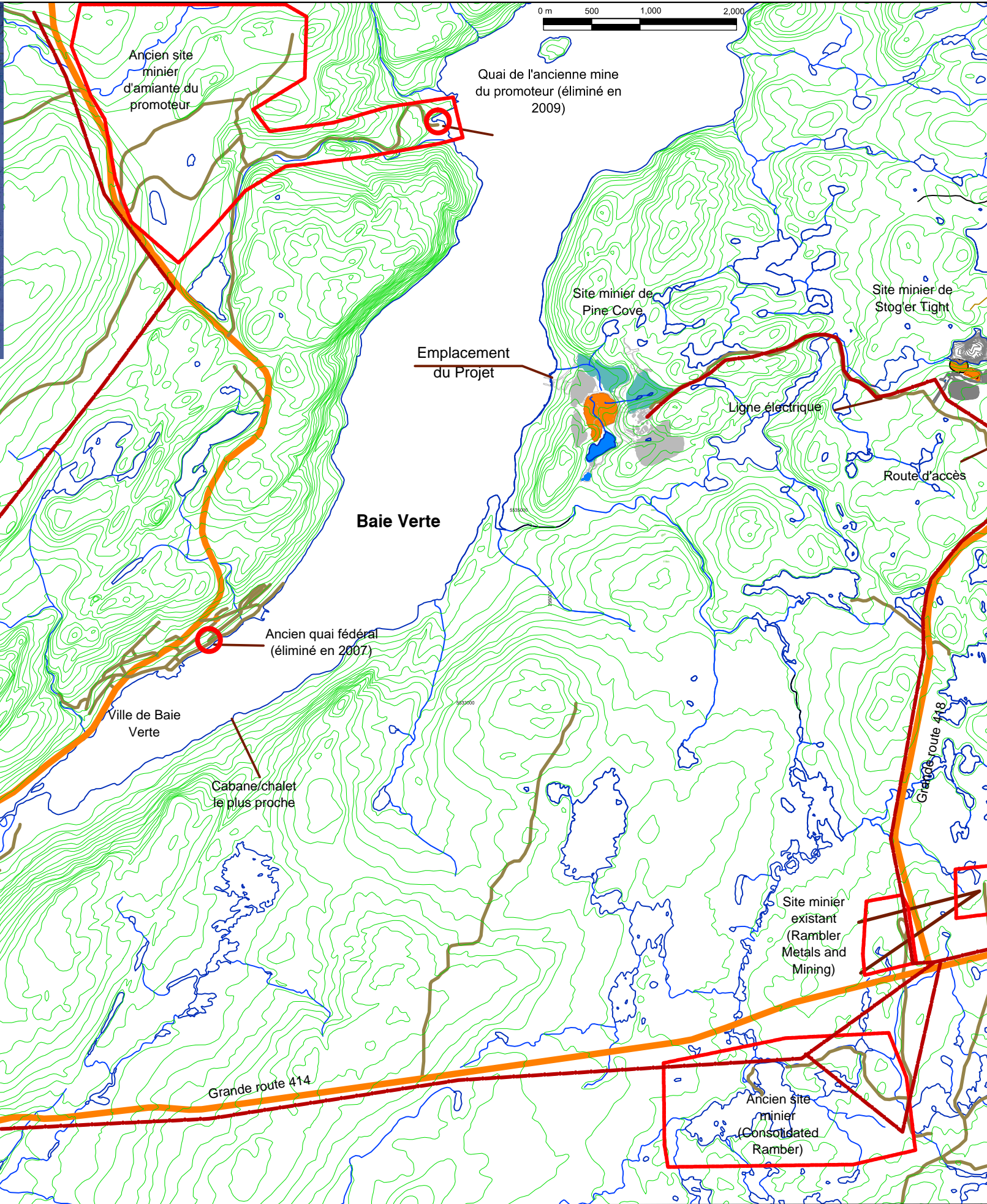
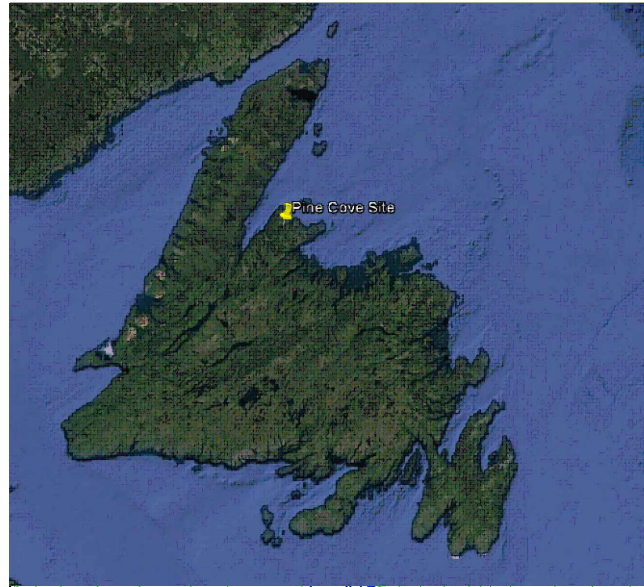
Anaconda Mining Inc. (Anaconda) a construit et exploite un nouveau quai maritime et une nouvelle installation de chargement, l'installation portuaire Point Rousse (le « Projet »), à la mine d'or actuelle Anaconda Pine Cove (la mine). Le Projet est situé sur la péninsule de Point Rousse, dans la partie nord de la péninsule Baie Verte, environ 3 kilomètres (km) au nord-est de la ville de Baie Verte dans le centre-nord de Terre-Neuve-et-Labrador (T.-N.-L.) (figure 1).

Le but du projet est de fournir un moyen de charger les stériles concassés du site minier existant sur les navires qui les transporteront à Charleston, en Caroline du Sud, États-Unis d'Amérique (É.-U.), où ils seront utilisés comme poids de compression pour la construction de la fondation d'une installation portuaire. Plutôt que de les conserver en permanence dans des terrils sur le site, le projet réutilisera ainsi trois des dix millions de tonnes de stériles qui seront produits au cours de la durée de vie de la mine. Le taux d'extraction ne sera pas augmenter pour soutenir le projet.

La durée totale du projet, du début de la construction jusqu'à la fin du déclassement, est de 18,5 mois. Le transport maritime se fera sur une période de 14 mois, à raison d'un navire par semaine. Anaconda n'a pas l'intention d'étendre le projet au-delà de ce délai, ni de l'impartir au-delà de cette période.

De manière générale, le projet consiste en une nouvelle route d'accès, un concasseur, une aire de déchargement des piles de stockage de pierres concassées, un système de chargeuse à convoyeur releveur, un rivage et des canons d'amarrage dégarnis, des approches d'enrochement et une barge temporaire pour transmettre la pile de stockage constituée de pierres concassées jusqu'aux navires pour le transport. Shoreline Aggregates Ltd. (Shoreline Aggregates), partenaire d'Anaconda, selon un accord de redevances, a acheté les agrégats à Anaconda, a sélectionné la compagnie de navigation Phoenix Bulk Carriers (Phoenix), et a établi un accord avec l'acheteur en Caroline du Sud.

Anaconda avait initialement déterminé que l'installation proposée ne représentait pas un projet désigné dans le cadre du *Règlement désignant les activités concrètes* conformément à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* de 2012 (LCEE, 2012). Les approches d'enrochement du quai sont conçues pour des navires ne dépassant pas 5 000 PL (port en lourd), ce qui est bien inférieur au seuil de 25 000 PL mentionné dans le règlement.



ANACONDA_MINING_INC

Caractéristiques Régionales



| | | |
|------------------------|---------------------|-----------------|
| DRAWN_BY: G.SLEPCEV | DATE: 08-22-2016 | Figure No. 1 |
| CHECKED_BY: | DATE: 08-22-2016 | REV 2 |

Bien que la barge soit adaptée à des navires qui dépassent le seuil de 25 000 PL, Anaconda pensait que la LCEE (2012) ne s'appliquerait pas, compte tenu du caractère temporaire de la barge. Anaconda a obtenu un avis juridique, qui a soutenu ce raisonnement.

Anaconda a donc procédé à la construction du projet, étant entendu que toutes les autorisations requises avaient été obtenues, selon la consultation suivante avec les régulateurs provinciaux et fédéraux et après réception des autorisations et approbations correspondantes :

- Le ministère de l'Environnement et Changement climatique de Terre-Neuve-et-Labrador (MECTNL) a examiné les renseignements sur le projet et a déterminé que l'enregistrement conformément au Processus d'évaluation environnementale de T.-N.-L. (ÉETNL) n'était pas nécessaire.
- Le ministère des Ressources naturelles de Terre-Neuve-et-Labrador (MRNTNL) a examiné et approuvé un amendement des Plans de développement, de remise en état et de fermeture d'Anaconda. Le MRNTNL a accepté la proposition de remise en état et de fermeture ainsi que l'estimation des coûts pour le projet. Anaconda a envoyé au MRNTNL le dossier de garanties financières pour les frais de remise en état et de fermeture avant la construction (ce dossier garantit la disponibilité des sommes pour terminer la remise en état de l'installation portuaire si Anaconda devait abandonner le projet).
- Un Plan de sécurité maritime a été préparé et soumis à Transports Canada (TC).
- Le programme de protection des pêches (PPP) du ministère des Pêches et des Océans (MPO) a été consulté et a mentionné à Anaconda que le projet ne contreviendra pas au paragraphe 35 (1) de la *Loi sur les pêches* ou aux articles 32, 33, ou 58 de la *Loi sur les espèces en péril*, à condition de suivre les mesures d'atténuation recommandées.

L'Agence canadienne d'évaluation environnementale (« l'Agence » ou ACEE) a entendu parler du projet lorsque Shoreline Aggregates, le partenaire d'Anaconda, a recherché un financement auprès du gouvernement fédéral. Après avoir examiné les renseignements sur le projet, l'Agence a déterminé que celui-ci constitue en effet un projet désigné en vertu de la LCEE (2012), car la barge est conçue pour s'adapter aux navires jusqu'à 50 000 PL (c.-à-d., dépassant le seuil de 25 000 PL). Au moment de cette décision, Anaconda avait achevé la construction du projet. Certains travaux mineurs ont été réalisés après cette décision, mais uniquement dans le but de protéger les travaux réalisés à ce jour.

Les travaux terminés à ce jour ont été exécutés d'une manière respectueuse de l'environnement, conformément à l'engagement d'Anaconda à l'égard du développement responsable de ce site et de cette région, et conformément au Plan de protection de l'environnement (PPE) approuvé d'Anaconda. Pendant la construction, Anaconda a adhéré aux protocoles de protection de l'environnement approuvés par les régulateurs, y compris les mesures d'atténuation particulières recommandées par les régulateurs provinciaux et fédéraux. Le personnel du MRNTNL et du MPO a effectué des visites du site avant et pendant la construction.

Les plans détaillés de protection et de gestion de l'environnement d'Anaconda, utilisés pour tous les aspects de la planification, de la conception, de la construction et de l'exploitation de

ses propriétés et de ses installations, seront employés durant toutes les phases du projet. Depuis 2008, Anaconda développe et exploite avec succès une mine d'or à ciel ouvert entièrement autorisée et homologuée de 1 000 tonnes par jour (t/j) (nominales), y compris le broyage; par ailleurs, Anaconda entretient d'excellentes relations avec les régulateurs provinciaux et fédéraux.

Le nom du projet et les coordonnées figurent ci-dessous dans le tableau 1-1.

Tableau 1-1 Nom du projet et coordonnées

| | |
|--|---|
| Nom du projet désigné : | Installation portuaire Point Rousse |
| Nom du promoteur : | Anaconda Mining Inc. |
| Adresse du promoteur : | P.O. Box 238 Baie Verte, NL A0K 1B0 |
| Président-directeur général : | Dustin Angelo Président, PDG et directeur 150 York Street, Suite 410 Toronto, Ontario M5H 3S5 Téléphone : 416 604-6622 Courriel : dangelo@anacondamining.com |
| Personne ressource principale : | Jordan Cramm Coordonnateur du développement du projet P.O. Box 238 Baie Verte, NL A0K1B0 Téléphone : 709 800-7332 Courriel : jcramm@anacondamining.com |

Les organismes fédéraux, provinciaux et municipaux suivants ont été consultés au sujet du projet :

- L'Agence canadienne d'évaluation environnementale (l'Agence);
- Le ministère des Pêches et des Océans (MPO);
- Transports Canada (TC);
- Le ministère de l'Environnement et Changement climatique de Terre-Neuve-et-Labrador (MECTNL);
- Le ministère des Ressources naturelles de Terre-Neuve-et-Labrador (MRNTNL);
- La ville de Baie Verte.

Anaconda n'a identifié aucun groupe autochtone susceptible d'être intéressé par le projet, ou susceptible d'être touché par le projet (voir la Section 6). Comme le projet est un rajout relativement petit à l'exploitation de la mine existante et autorisée, Anaconda n'a pas mené de consultation publique propre au projet (voir la Section 7).

Le MECTNL a confirmé que le projet n'est pas une entreprise désignée en vertu de la partie III du *Règlement sur l'évaluation environnementale de T.-N.-L.*, effectuée sous l'autorité de la *Loi sur la protection de l'environnement de Terre-Neuve-et-Labrador*, et n'est donc pas soumis au processus d'ÉETNL. Le projet est considéré comme un ajout aux Propriétés Pive Cove précédemment approuvées (les Propriétés). L'actuelle empreinte de la mine, ses composants (y compris la halde de stériles), ses niveaux de production, ses infrastructures et ses activités sur la propriété ont été déjà enregistrés et libérés du processus d'ÉETNL en 1992, en 1997 et en 2005.

Le projet est assujéti à la *Loi sur les mines* de Terre-Neuve-et-Labrador et, conformément à l'article 6 de la *Loi*, exigeait le dépôt d'un Plan de développement modifié. Le 24 mai 2016, Anaconda a donc soumis au MRNTNL un addenda aux Plans de développement, de remise en état et de fermeture des Propriétés Pine Cove en rapport au Projet auquel le PPE de la mine a été annexé. Le MRNTNL a approuvé la modification le 2 juin 2016 et les exigences du dossier de garanties financières pour les activités de remise en état ont été affichées par Anaconda.

Le projet se trouve en dehors des limites du plan municipal de la Baie Verte et de Ming's Bight et ne touche pas à un secteur de planification régionale (un plan de gestion des ressources régionales, un plan de conservation, etc.). Aucune étude régionale (comme définie aux articles 73 à 77 de la LCEE, 2012) n'a été menée dans la zone du projet. L'environnement existant autour du projet et les risques potentiels pour l'environnement que présente l'exploitation minière d'Anaconda sont bien compris, et de nombreuses études de base sur l'environnement ont été menées sur les propriétés et autour.

2.0 Renseignements sur le projet

Les principaux aspects de ce projet sont résumés comme suit :

- Le projet est un ajout relativement petit à l'exploitation de la mine existante et autorisée, qui est exploitée depuis 2008. Des études environnementales approfondies et une surveillance ont été réalisées et des permis délivrés dans la zone du projet.
- Le projet devrait s'étendre sur 18,5 mois (de la construction au déclassement) et trois millions de tonnes de stériles devraient être expédiées sur une période de 14 mois à raison d'un navire par semaine. Anaconda n'a pas l'intention de prolonger le projet au-delà de cette période, pas plus que les contrats.
- Le projet permettra de réutiliser les stériles qui seraient autrement définitivement stockés dans des terrils, réduisant ainsi l'empreinte environnementale générale de la mine.
- Anaconda a soigneusement examiné diverses conceptions et solutions de rechange pour construire un quai et une structure de chargement temporaires sur le site. L'emploi d'une barge flottante temporaire pour soutenir les convoyeurs de chargement du navire évite d'avoir à installer une structure permanente de quai de grande envergure, réduisant ainsi considérablement l'empreinte marine du projet.

2.1 Dispositions relatives aux activités désignées

Anaconda a transmis les renseignements sur le projet à l'Agence afin qu'elle détermine l'application potentielle de la LCEE 2012. D'après la correspondance datée du 26 août 2016,

l'Agence considère que le projet est une activité désignée conformément à l'alinéa 24(c) de l'annexe du *Règlement désignant les activités concrètes* (le Règlement), qui mentionne comme projet désigné : « La construction, l'exploitation, le déclassement et la fermeture d'un nouveau terminal portuaire conçu pour gérer les navires de plus de 25 000 PL (port en lourd), sauf si le terminal est situé sur des terres qui sont régulièrement et qui ont été historiquement utilisées comme terminal portuaire ou qui sont désignées pour un tel usage dans un plan d'occupation des sols qui a fait l'objet d'une consultation publique. »

Un « terminal portuaire » est défini conformément à la section 1 du Règlement comme « une zone normalement utilisée pour l'accostage des navires et qui englobe des appontements, des cloisons, des quais, des jetées, des embarcadères, des terres et zones submergées, des structures et des équipements employés pour la circulation des marchandises entre les navires, la rive et leurs zones de stockage associées. » En outre, l'Agence a noté, selon l'information fournie par Anaconda, que le Projet n'est pas situé sur des terres qui sont régulièrement et qui ont été historiquement utilisées comme terminal portuaire ou qui sont désignées pour un tel usage dans un plan d'occupation des sols qui a fait l'objet d'une consultation publique.

L'Agence a indiqué que le projet est une activité désignée selon les facteurs suivants :

- Le projet comprend la construction, l'exploitation, le déclassement et la fermeture d'une zone normalement utilisée pour l'accostage des navires.
- La barge de chargement est utilisée comme une structure ou une pièce d'équipement liée à la circulation des marchandises entre les navires et la rive.
- La barge de chargement est une composante du terminal portuaire et est conçue pour gérer les navires jusqu'à environ 50 000 PL, ce qui dépasse le seuil de 25 000 PL au paragraphe 24(c) de l'annexe du même Règlement.

Les sections 16(g) et 17(g) du Règlement ne s'appliquent pas au projet, car il ne concerne pas une nouvelle carrière de pierre, ni l'augmentation de la capacité de production ou de l'empreinte d'une carrière existante (comme décrit à la Section 1.1 de cette description de projet). Le projet ne fait pas partie d'un projet plus vaste non répertorié dans le *Règlement désignant les activités concrètes*.

2.2 Composantes et activités du projet

Le projet consiste à transporter des stériles du site minier vers le concasseur, à broyer les stériles à la taille désirée et à charger le matériau broyé sur des navires, comme suit :

- Les stériles, provenant soit du terril de la fosse nord (TFN) du site minier, soit directement de la mine à ciel ouvert actuelle, sont transportés vers le concasseur par camion ou chargeuse frontale, du TFN actuel ou directement de la mine.
- Le concasseur réduit la taille des particules rocheuses à la granulométrie désirée (32 mm et moins) et dépose les matériaux en tas par l'intermédiaire d'un convoyeur sur la pile de stockage désignée.
- Ensuite, à partir de la pile de stockage de pierre concassée, les matériaux sont chargés sur un convoyeur couvert à l'aide d'une chargeuse sur pneus. Un système de convoyeur

terrestre transporte les matériaux de la pile de stockage à travers l'approche d'enrochement, puis sur la barge.

- Le convoyeur terrestre dépose le matériau rocheux directement sur un système de convoyeurs de chargement situé sur la barge, qui apporte les matériaux sur le navire, vers les dispositifs de maintien de la charge.

Les ouvrages du projet, illustrés aux figures 2, 3 et 4 comprennent les éléments suivants :

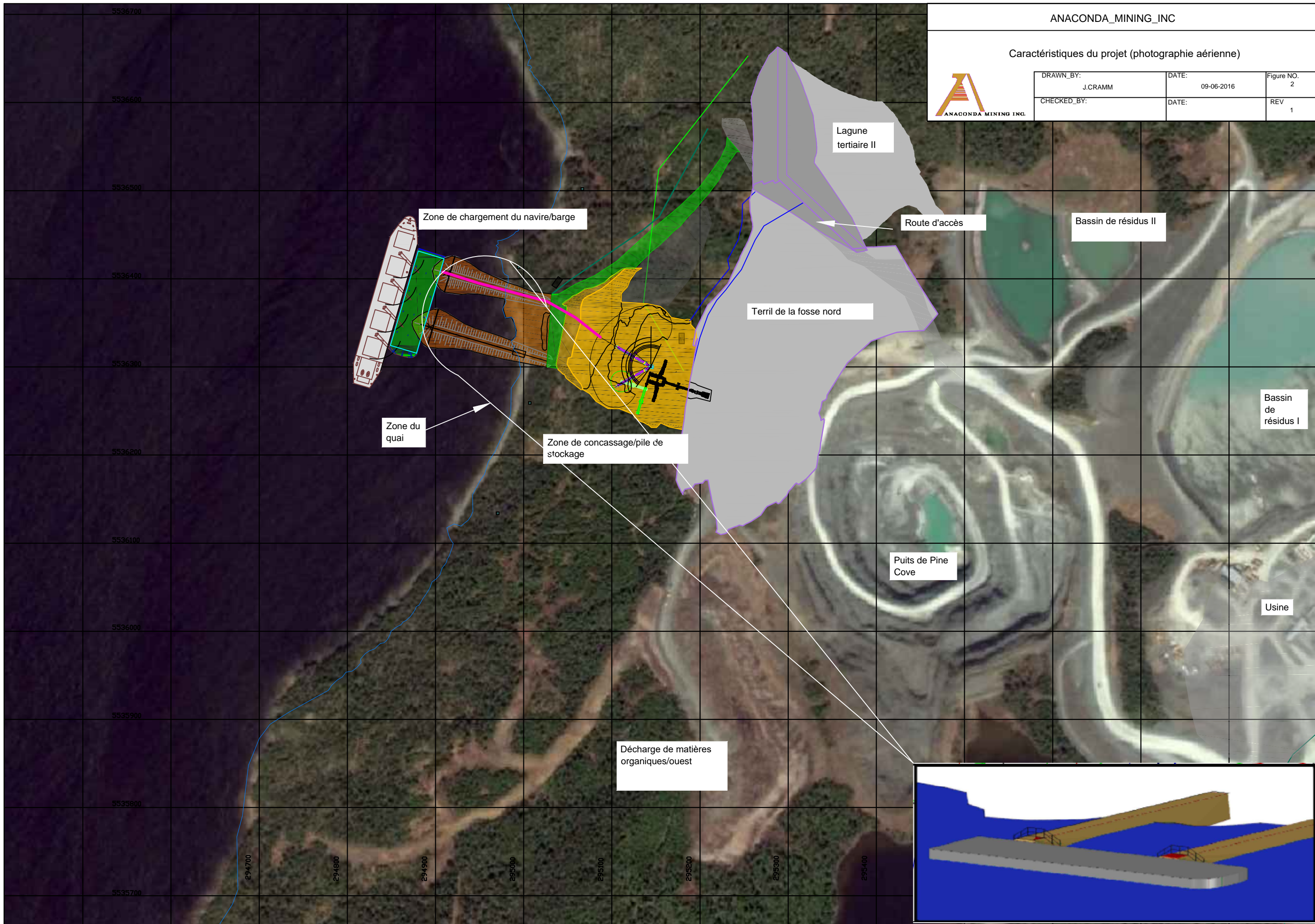
- **Route d'accès**
 - Une nouvelle route d'accès d'environ 400 m entre le TFN et le concasseur, la pile de stockage de pierre concassée et l'installation de chargement du quai.
 - La largeur maximale de la route d'accès est de 15 m, avec une emprise adjacente d'environ 5 m de chaque côté de la route, pour accueillir les lignes électriques.
 - Aucun ponceau ou pont ne sont requis pour construire la route d'accès.
- **Concasseur et convoyeur**
 - Système de concasseur et de convoyeur mobile sur un châssis à roues, fourni et exploité par Shoreline Aggregates pendant la durée du projet.
 - Aucun bloc de béton n'a été requis pour la mise en place ou l'exploitation de cet équipement.
- **Aire de déchargement de la pile de stockage de pierre concassée**
 - Zone d'environ 0,6 ha située à environ 70 m de la laisse de haute mer, avec une pente de 10 % environ entre la pile de stockage et la rive.
 - Peut accueillir simultanément un maximum de 200 000 tonnes de stériles concassés.
- **Quai**
 - Conçu pour gérer des navires ne dépassant pas 5 000 PL, le quai se compose des éléments suivants :
 - Approches d'enrochement au nord et au sud (de 70 m x 30 m et de 100 m x 30 m, respectivement);
 - Deux caissons en bois (de 8 m x 8 m chacun); et
 - Quatre canons d'amarrage en béton sur la rive, ancrés dans le sous-sol rocheux (mesurant environ 3 m x 3 m chacun).
- **Barge**
 - Barge à plat-pont de 12 000 tonnes à double usage, le Nunavut Spirit, loué par Phoenix de McKeil Marine, un fournisseur canadien de services maritimes.
 - La barge mesure 32 m de haut par 122 m de long, elle est conçue pour accueillir des navires jusqu'à environ 50 000 PL.
- **Navires**
 - Quatre navires de conception Ultramax moderne, avec une capacité de 50 000 PL, embauchés selon les besoins.

- Les activités de transport maritime sont entreprises par Phoenix, une division de la société Pangaea Logistics Solutions Ltd. cotée en bourse, dont le siège est à Newport, Rhode Island. La relation contractuelle a été établie entre Phoenix et Shoreline Aggregates.
- Services publics et installations du site
 - Une remorque mobile temporaire abritant une surface de bureaux, un coin-repas et des toilettes.
 - Une génératrice qui fournit l'électricité requise pour exploiter l'infrastructure du site (p. ex., le concasseur et les convoyeurs) jusqu'au deuxième trimestre de 2017, où le Projet sera relié au réseau électrique de Newfoundland Hydro (les mises à niveau du réseau de NL Hydro à des réseaux locaux et l'installation par Anaconda de condensateurs pour assurer la sécurité des opérations à partir d'un équipement d'envergure ont retardé l'accès du Projet au réseau électrique).
 - Les lignes électriques reliant l'infrastructure du projet aux installations de la mine existante suivent généralement la route d'accès vers le quai pour en faciliter la maintenance et la facilité d'accès.

Caractéristiques du projet (photographie aérienne)



| | | |
|----------------------|---------------------|-----------------|
| DRAWN_BY: J.CRAMP | DATE: 09-06-2016 | Figure NO. 2 |
| CHECKED_BY: | DATE: | REV 1 |



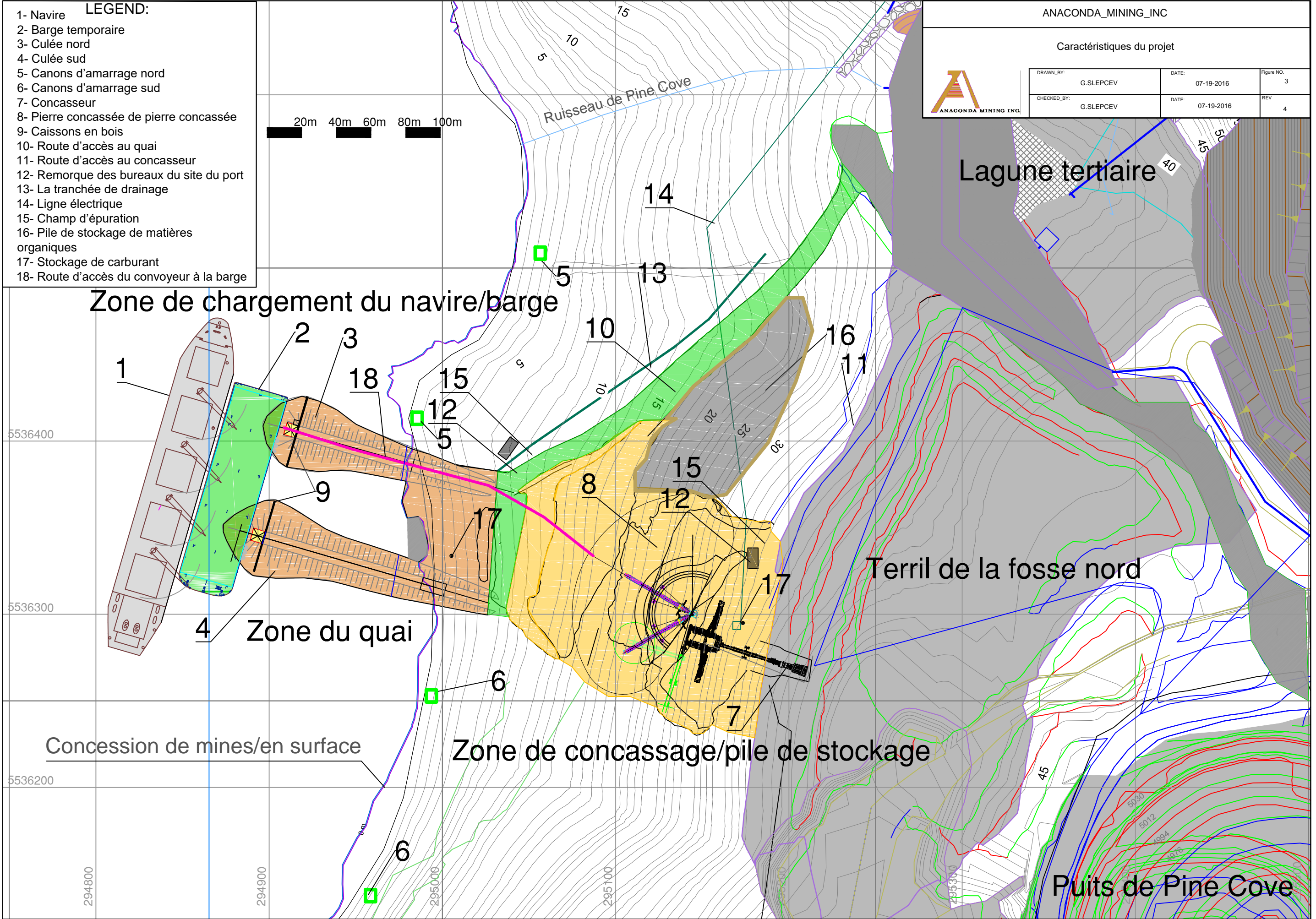
- LEGEND:**
- 1- Navire
 - 2- Barge temporaire
 - 3- Culée nord
 - 4- Culée sud
 - 5- Canons d'amarrage nord
 - 6- Canons d'amarrage sud
 - 7- Concasseur
 - 8- Pierre concassée de pierre concassée
 - 9- Caissons en bois
 - 10- Route d'accès au quai
 - 11- Route d'accès au concasseur
 - 12- Remorque des bureaux du site du port
 - 13- La tranchée de drainage
 - 14- Ligne électrique
 - 15- Champ d'épuration
 - 16- Pile de stockage de matières organiques
 - 17- Stockage de carburant
 - 18- Route d'accès du convoyeur à la barge



ANACONDA_MINING_INC

Caractéristiques du projet

| | | | | | |
|-------------|-----------|-------|------------|-------------|---|
| DRAWN BY: | G.SLEPCEV | DATE: | 07-19-2016 | Figure NO.: | 3 |
| CHECKED BY: | G.SLEPCEV | DATE: | 07-19-2016 | REV: | 4 |



Zone de chargement du navire/barge

Zone du quai

Zone de concassage/pile de stockage

Terril de la fosse nord

Lagune tertiaire

Puits de Pine Cove

Concession de mines/en surface

5536400

5536300

5536200

294800

294900

295000

295100

295200

295300

45

5030

5012

4994

4976

4958

40

45

50

15

10

5

14

13

10

10

15

20

25

30

15

12

7

17

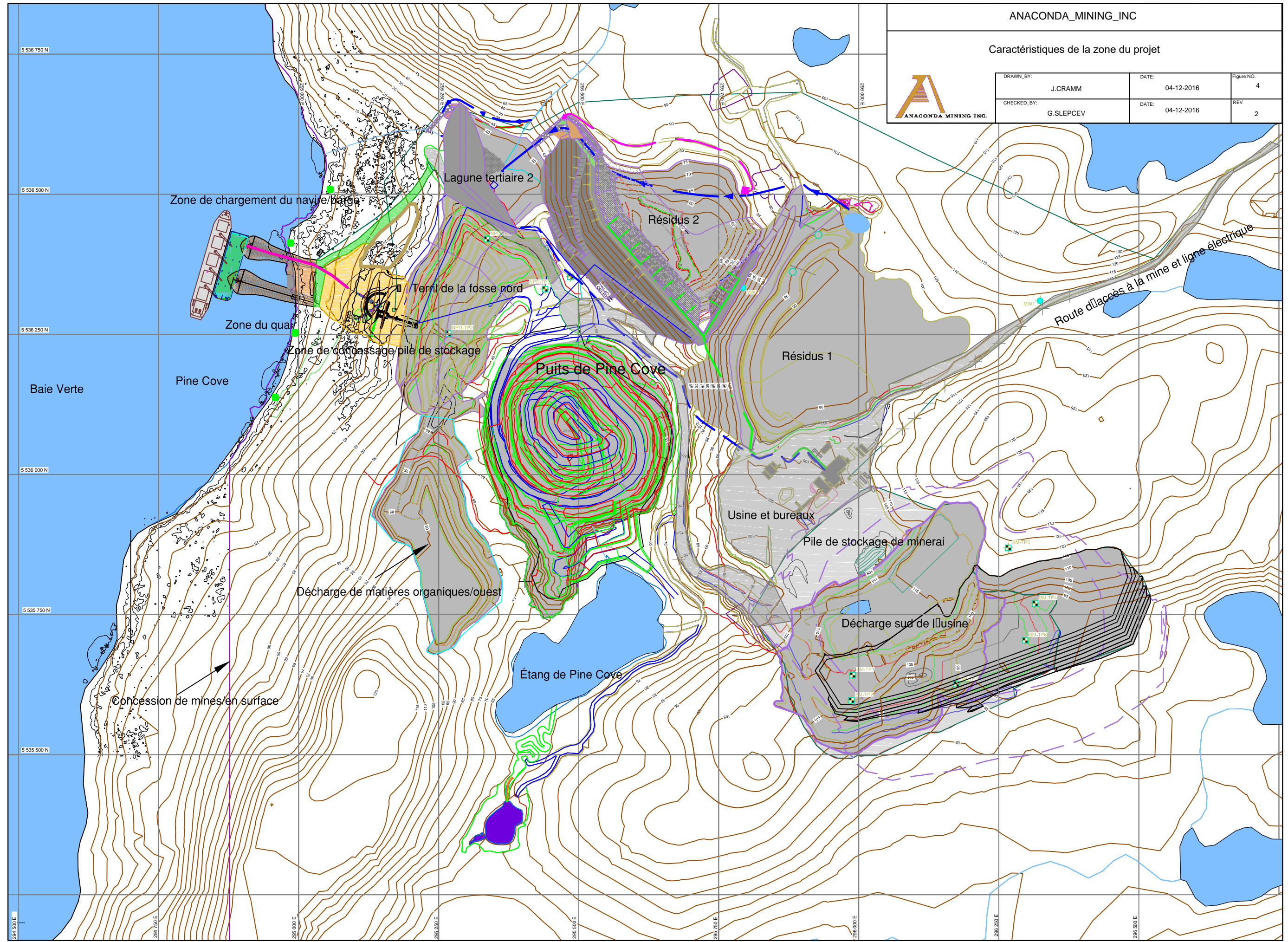
17

Ruisseau de Pine Cove

Caractéristiques de la zone du projet



| | | | | | |
|-------------|------------|-------|------------|------------|---|
| DRAWN BY: | J. CRAMM | DATE: | 04-12-2016 | Figure NO. | 4 |
| CHECKED BY: | G. SLEPCEV | DATE: | 04-12-2016 | REV | 2 |



2.3 Émissions, rejets et déchets

Les activités du projet peuvent générer des émissions et des déchets, notamment :

- les principaux contaminants atmosphériques (PCA) – oxyde de soufre (SO_x), oxyde d'azote (NO_x), matière particulaire (PM), composés organiques volatils (COV), monoxyde de carbone (CO), ammoniac (NH₃), ozone troposphérique (O₃) et particules secondaires) (toutes les phases du projet).
- les gaz à effet de serre (GES) générés par la combustion du carburant diesel dans les équipements fixes et mobiles – dioxyde de carbone (CO₂), méthane (CH₄) et oxyde de diazote (N₂O) (toutes les phases du projet).
- les poussières diffuses générées par les équipements lourds circulant sur 700 m de routes non revêtues (toutes les phases du projet), par le défrichage et le nivellement de la route d'accès et par l'installation du quai (phase de construction), puis par le concassage, le transport et le chargement des stériles (phase d'exploitation).
- L'effluent d'eau usée (toutes les phases du projet).
- les Ordures ménagères, déchets des matériaux de construction, huiles, graisses et autres matières usagées (toutes les phases du projet).

GHD Limited (GHD) a fait une évaluation des émissions de GES attribuables aux opérations du projet. Les facteurs d'émission tirés de deux programmes de rapports différents ont été appliqués dans les calculs d'émissions, y compris les facteurs d'émission par défaut du Climate Registry (TCR) de 2015 et les Lignes directrices révisées pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre de 2006 du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC). Puisque T.-N.-L. ne prescrit pas actuellement de méthodes particulières de calcul des GES pour les rapports, GHD a appliqué les meilleures pratiques de l'industrie et des méthodes de calcul qui sont compatibles avec le programme fédéral de rapport des GES, le Programme de déclaration des émissions de GES (PDGES) d'Environnement et Changement climatique Canada (ECCC). Un résumé des émissions de GES attribuables au Projet est fourni dans le tableau 2-1. Les émissions de GES attribuables au Projet sont inférieures aux seuils de déclaration prescrits par le PDGES et par la *Loi sur la gestion des gaz à effet de serre* de T.-N.-L., soit à 50 000 et 15 000 tonnes, respectivement.

Tableau 2-1 Résumé des émissions de GES pour le projet (GHD 2016)

| Résumé des émissions de GES | Émissions de GES basées sur les facteurs d'émission de TCR (kg) | | | Émissions de GES basées sur les facteurs d'émission du GIEC (kg) | | |
|--|---|-----------------|------------------|--|-----------------|------------------|
| | CO ₂ | CH ₄ | N ₂ O | CO ₂ | CH ₄ | N ₂ O |
| Émissions | 10 990 184 | 442 | 449 | 10 649 773 | 447 | 193 |
| Total équivalent de CO ₂ (CO ₂ e) (en tonnes) | 11 135 | | | 10 718 | | |

Les émissions atmosphériques liées au Projet sont réduites au minimum grâce à l'application des mesures d'atténuation suivantes :

- Tous les véhicules et toute la machinerie lourde sont équipés des dispositifs antipollution imposés, qui sont régulièrement inspectés et entretenus pour les garder en bon état de fonctionnement.
- Tous les véhicules et équipements lourds utilisés pour le Projet sont conformes au règlement sur la lutte contre la pollution atmosphérique de T.-N.-L.
- Les composants de concassage, de transport et de chargement sont couverts pour réduire les émissions de poussières diffuses.
- Des agents de contrôle des poussières (comme l'eau) sont utilisés au besoin.

Phoenix s'assure que les navires sont conformes au règlement pour la zone de contrôle de l'environnement nord-américaine. Cette loi, applicable au Canada et aux É.-U., limite l'emploi de gazoil marin à une teneur en soufre de 0,1 %. Aucun combustible n'est livré sur le site du projet. Le ravitaillement en combustible se fait à Charleston, où les fournisseurs de carburant offrent seulement du carburant diesel à très faible teneur en soufre (DTFTS), inférieure à 0,01 %, ce qui est nettement inférieur aux exigences établies par la loi.

Le plan de gestion des déchets (PGD) d'Anaconda, mis en place pour la mine en exploitation, est également appliqué à ce projet. Le PGD aborde toutes les formes de déchets, y compris les déchets miniers et de résidus, les déchets de construction, les déchets recyclables et non recyclables, les métaux, les déchets ménagers, ainsi que les déchets d'hydrocarbures et les déchets dangereux. Selon le PGD, tous les déchets sont correctement séparés, manipulés et stockés ou retirés du site selon les meilleures pratiques et les méthodes disponibles. Les déchets générés pendant toutes les phases du projet ont été et continueront d'être éliminés dans une installation approuvée, dans le respect du *Waste Material Disposal Act* de T.-N.-L., et selon le PPE approuvé et le PGD d'Anaconda.

Pendant la construction, l'effluent d'eau usée a été géré via une installation mobile approuvée, dont les bacs étaient vidés par un camion-pompe sur une base régulière et dont l'effluent était éliminé dans une installation approuvée hors site. Pour la phase d'exploitation, un système septique approuvé a été installé, conformément aux *Environmental Control Water and Sewage Regulations* de T.-N.-L.

Les matières dangereuses, telles que l'huile pour moteur, les fluides hydrauliques et le carburant diesel, sont stockées dans des contenants appropriés à un endroit désigné, couvert et endigué pour le confinement d'un déversement. Deux réservoirs sont situés sur place (un réservoir de 18 000 L près de l'équipement de chargement, un réservoir de 22 000 L à côté du concasseur), conformément au *Règlement sur le stockage et la manutention de l'essence et de ses produits connexes* de T.-N.-L. Tout déchet dangereux sera éliminé par un entrepreneur qualifié, en fonction du volume, dans un site approuvé pour le type de déchet correspondant.

Le ravitaillement des navires se fait à Charleston et carburant du navire n'est pas stocké sur le site du projet. Phoenix s'assure que les navires satisfont à toutes les lois, tous les règlements et tous les permis et qu'ils répondent à toutes les exigences réglementaires en vertu de la *Loi sur*

la marine marchande du Canada et des règlements connexes, y compris le *Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures* et le *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast*. Il est à noter qu'il n'y a aucun trafic de « pétrolier » associé au projet; il n'y a aucun transport de pétrole ou de carburant en vrac, ni de transfert d'huile ou de carburant entre les navires et les installations du quai. Selon les règlements, ni l'eau de cale, ni l'eau de ballast n'est déchargée sur le site du projet.

Il n'y a aucune décharge de liquide prévue dans aucune des phases du projet. Le PPE et le plan des mesures d'urgence (intervention en cas de déversement) d'Anaconda détaillent les mesures visant à prévenir et à intervenir en cas de rejets accidentels de liquides, notamment en s'assurant que des trousseaux d'intervention d'urgence sont placés stratégiquement autour du site et que tous les travailleurs sont formés à intervenir en cas de déversements.

Un système de collecte des eaux d'égouttement est en place sur le site; il recueille les écoulements de surface dans un bassin de décantation pour permettre un processus de filtration passive. Les convoyeurs sont couverts pour éviter l'écoulement de sédiments dans la mine Pine Cove en cas de pluie pendant le chargement des navires. Une ensemble de pièges à sédiments ont été placés autour du périmètre de la barge pour piéger les sédiments avant que l'eau pénètre dans le milieu marin. Une petite balayeuse motorisée a été installée sur la barge pour nettoyer les plus grosses particules.

Plusieurs phases d'études de drainage rocheux acide (DRA) ont été réalisées sur tous les types de roches à excaver de la mine à ciel ouvert, y compris les stériles qui sont concassés et expédiés dans le cadre de ce Projet. Les phases initiales des travaux d'essai de DRA menés en 2006 et en 2007 comprenaient des travaux d'essai en laboratoire « statique » sur des échantillons de carottes de forage d'exploration. Les travaux d'essai et l'analyse qui en résulte ont démontré que les matériaux stériles de la mine à ciel ouvert ne produiraient pas d'acide. Par ailleurs, des travaux « cinétiques » ont été exécutés en 2008 et 2009; ceux-ci comprenaient des cellules d'essai à l'humidité sur 2 échantillons représentatifs de matériaux stériles. Les résultats de ces tests à long terme confirment que les matériaux stériles ne produiraient pas d'acide (Anaconda Mining Inc, 2010).

Les travaux d'étude de DRA par étapes ont été rapportés au MRNTNL au cours de la phase de développement et d'exploitation de la mine à ciel ouvert dans le cadre des exigences de la *Loi sur les mines* en matière de planification du développement et de la fermeture de la mine. Les résultats ont été acceptés, permettant le stockage des stériles à la surface sans l'exigence de mesures d'atténuation de DRA pendant l'exploitation ou à la fermeture.

2.4 Phases et calendrier du projet

Le calendrier du projet est présenté dans le tableau 2-2. Les dates spécifiques des phases et activités du projet sont fournies dans le tableau 2-3.

Tableau 2-2 Calendrier du projet

| Activité | Semaine/Mois | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--------------|---------|---------|---------|--------------|-----------|-----------|-----------|----------------------|--------|---------|---------|---------|----------------|----------|----------|----------|---------|------|------|---------|-------|------|---------|-----|------|---------|------|-------|---------|------|------|--|--|--|--|--|
| | Juin 2016 | | | | Juillet 2016 | | | | Août 2016 | | | | | Septembre 2016 | | | | T4 2016 | | | T1 2017 | | | T2 2017 | | | T3 2017 | | | T4 2017 | | | | | | | |
| | 6 juin | 13 juin | 20 juin | 27 juin | 4 juill. | 11 juill. | 18 juill. | 25 juill. | 1 ^{er} août | 8 août | 15 août | 22 août | 29 août | 5 sept. | 12 sept. | 19 sept. | 26 sept. | Oct. | Nov. | Déc. | Janv. | Févr. | Mars | Avr. | Mai | Juin | Juill. | Août | Sept. | Oct. | Nov. | Déc. | | | | | |
| Construction | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Défrichage et essouchage | ■ | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Route latérale | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Aire de déchargement de la pile de stockage de pierre concassée | | | ■ | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Approches du quai | | | | | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Installation du concasseur/convoyeur | | | | | | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Canons d'amarrage | | | | | | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Caissons du quai | | | | | | | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Installation de la barge | | | | | | | | | | | | | | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Exploitation | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Concassage | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Chargement et expédition | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Déclassement | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Remarque : Les dates précises pour chaque activité sont indiquées dans le tableau 2-3.

Tableau 2-3 DATES des phases et activités du projet

| Activité | Date de début | Date de fin | Durée |
|---|--------------------------|--------------------------|-----------------|
| Construction | 6 juin 2016 | 16 septembre 2016 | 3,5 mois |
| Défrichage et essouchage | 6 juin 2016 | 20 juin 2016 | 2 semaines |
| Route latérale | 7 juin 2016 | 28 juin 2016 | 3 semaines |
| Aire de déchargement de la pile de stockage de pierre concassée | 23 juin 2016 | 28 juin 2016 | 1 semaine |
| Approches du quai | 26 juillet 2016 | 30 août 2016 | 1 semaine |
| Installation du concasseur/convoyeur | 8 août 2016 | 9 septembre 2016 | 1 mois |
| Canons d'amarrage | 10 août 2016 | 30 août 2016 | 3 semaines |
| Caissons du quai | 15 août 2016 | 15 septembre 2016 | 1 mois |
| Installation de la barge | 14 septembre 2016 | 16 septembre 2016 | 2 jours |
| Exploitation | 20 septembre 2016 | 20 novembre 2017 | 14 mois |
| Concassage | 20 septembre 2016 | 20 novembre 2017 | 14 mois |
| Chargement et expédition ¹ | 20 septembre 2016 | 20 novembre 2017 | 14 mois |
| Déclassement² | Novembre 2017 | Décembre 2017 | 1 mois |

Remarques :

1. Pour l'instant, on présume que les navires ne seront pas employés en janvier et février en raison des conditions climatiques (présence de glace).
2. La remise en état et la fermeture du projet seront effectuées dans le cadre du Plan général de remise en état et de fermeture des Propriétés Pine Cove.

2.4.1 Construction

Une nouvelle route d'accès non revêtue sur 400 m était requise pour accéder à l'installation du quai et au concasseur. La route a été construite à l'aide d'enrochements provenant des zones de stockage des stériles et la pierre concassée produite sur le site minier a été utilisée pour la surface de la route. La superficie d'environ 0,5 ha utilisée pour le développement de la route d'accès a été dégagée et essouchée avant la mise en place de l'enrochement. Toutes les matières d'essouchage et les matières organiques ont été stockées séparément pour être utilisées dans la phase de remise en état du projet. Environ 30 000 tonnes de stériles de la mine ont été utilisées pour la construction de la route. Des tranchées de drainage ont été prévues au-delà des accotements de la route pour gérer l'écoulement des eaux de surface. La route a été construite en trois semaines environ. Aucun ponceau ou pont n'ont été requis pour construire la route d'accès. Aucun dynamitage n'a été requis pour la construction de la route d'accès.

La préparation de la zone de la pile de stockage de pierre concassée a été achevée en une semaine et nécessitait des opérations de défrichage, d'essouchage et le placement d'un bloc

d'enrochement sur une superficie d'environ 0,6 ha. Toutes les matières d'essouchage et les matières organiques ont été stockées séparément pour être utilisées dans la phase de remise en état du projet. Les stériles de la mine ont été utilisés pour la construction de l'enrochement du bloc de la pile de stockage. La tranchée de drainage précédemment située au pied de la digue du TFN a été déplacée au pied de la zone de stockage des matériaux concassés pour la gestion de l'écoulement des eaux de surface. La mise en place du système de concasseur/convoyeur a nécessité un mois de travail.

Conformément aux exigences du MRNTNL et du MECTNL, toutes les matières organiques essouchées ont été stockées et utilisées pour la remise en état progressive ou finale. La pile de stockage actuelle des matières organiques a une superficie de 10 800 m², sur 4 m de haut et est située au nord de la pile de stockage de pierre concassée. Avant ce Projet, la pile de stockage de matières organiques contenait environ 20 000 m³ de matériaux provenant du décapage de la mine TMF dont on a procédé à l'expansion. Ce Projet a ajouté environ 5 000 m³ de matériaux sur la pile de stockage. Les matières organiques stockées serviront pour la remise en état et la fermeture du projet.

L'infrastructure du quai comprend deux approches d'enrochement, deux structures de caissons et quatre canons d'amarrage. Les approches d'enrochement ont été construites en plaçant des enrochements propres dans l'eau avec une excavatrice, réduisant ainsi au minimum la perturbation de l'eau. Une clôture flottante anti-érosion a été installée afin de réduire la dispersion des matières en suspension au-delà de la zone immédiate. Les caissons en bois ont été construits à l'aide de poutres de 0,25 m x 0,25 m x 12,2 m sur une rampe de lancement inclinée faite d'enrochement, jusqu'à une hauteur d'environ 3 m. Les caissons construits ont été lancés et coulés en position avec de la pierre de lest sur un matelas d'enrochement préparé à l'extrémité des zones d'approche d'enrochements. Une fois que les caissons ont été solidement assis au fond, ils ont été bâtis à l'élévation finale, puis nivelés et remplis de roches de 0,25 m à 0,50 m de diamètre, placées à l'aide d'une excavatrice installée sur une barge. L'empreinte globale du quai est de 6 000 m².

Les canons d'amarrage ont été construits sur le sous-sol rocheux et ancrés aux parties exposées, le long du rivage adjacent à la structure du quai. Les fondations en béton d'environ 3 m x 3 m pour les canons d'amarrage en acier ont été versées directement sur la surface du sous-sol rocheux.

La construction du quai (qui comprend les approches d'enrochement, les caissons de bois, les canons d'amarrage et l'installation de la barge) s'est déroulée sur une période de six semaines. Aucun dynamitage (dans l'eau ou sur terre) et aucun dragage n'ont été requis pour la construction du quai.

En plus des équipements déjà en usage pour l'exploitation minière, l'équipement lourd suivant a été requis pour la construction :

- Trois camions à pierre 460d;
- Une excavatrice 470;

- Un niveleur 700j;
- Une excavatrice à longue portée 270 LC.

2.4.2 Exploitation

La durée de la phase d'exploitation, du début du concassage des pierres à l'expédition du dernier chargement, est d'environ 14 mois. L'exploitation est en cours. Pendant l'exploitation normale de la mine pendant la journée, les camions de roulage (d'une capacité de 44 tonnes) transportent les stériles directement de la mine au concasseur. La distance parcourue par ces camions entre la mine à ciel ouvert et le concasseur est la même distance qu'ils devraient parcourir pour vider les stériles au TFN; par conséquent, le Projet n'augmente pas l'activité de ces camions.

Le nombre de voyages par jour jusqu'au concasseur est variable et dépend des exigences d'extraction de la mine à ciel ouvert (extraction de minerai ou de déchets). En règle générale, il est prévu que les camions qui vont de la mine à ciel ouvert directement au concasseur livreront environ 1,5 million de tonnes de stériles au cours du projet, avec une moyenne de 95 voyages par jour, jusqu'à un maximum de 135 voyages par jour le pic de production d'agrégats, s'il y a suffisamment de stériles dans la mine à ciel ouvert.

Les chargeuses frontales servent à charger les stériles du TFN sur le concasseur au cours des quarts de nuit et de la fin de semaine, lorsque les camions de roulage ne fonctionnent pas. Cette activité est directement attribuable au Projet puisqu'elle n'est pas déjà réalisée dans le cadre de l'exploitation minière. Il est prévu que 1,5 million de tonnes de stériles seront transportées du TFN au concasseur. La capacité d'une chargeuse frontale est d'environ 10 tonnes. Le nombre moyen de voyages d'une chargeuse frontale est de 415 par jour, jusqu'à un maximum de 1000 voyages par jour pendant le pic de production. La distance parcourue pour la chargeuse frontale entre le TFN et le concasseur est d'environ 30 m.

Une fois que les matériaux pénètrent dans le circuit de concassage, ils sont traités à un taux moyen de 500 tonnes/heure et stockés sur la pile de stockage de pierre concassée. Le concasseur sera exploité au besoin pour stocker suffisamment de pierre concassée pour répondre aux expéditions indiquées ci-dessous. La pierre concassée stockée est ensuite chargée sur un système de convoyeur terrestre qui déplace la pierre à travers l'approche nord du quai, jusqu'à la barge. Le convoyeur terrestre charge le matériau rocheux directement sur un système de convoyeurs de chargement situé sur la barge temporaire, qui apporte la pierre sur le navire, vers les dispositifs de maintien de la charge.

Le processus de chargement nécessite de 3 à 4 jours environ par navire. Les figures 2 et 3 illustrent la disposition et l'arrangement du convoyeur le long de l'approche nord et sur la barge temporaire, ainsi que la connexion entre le convoyeur de la pile de stockage de pierre concassée et le navire.

En plus des équipements déjà en usage pour l'exploitation minière, l'équipement suivant est requis pour l'exploitation :

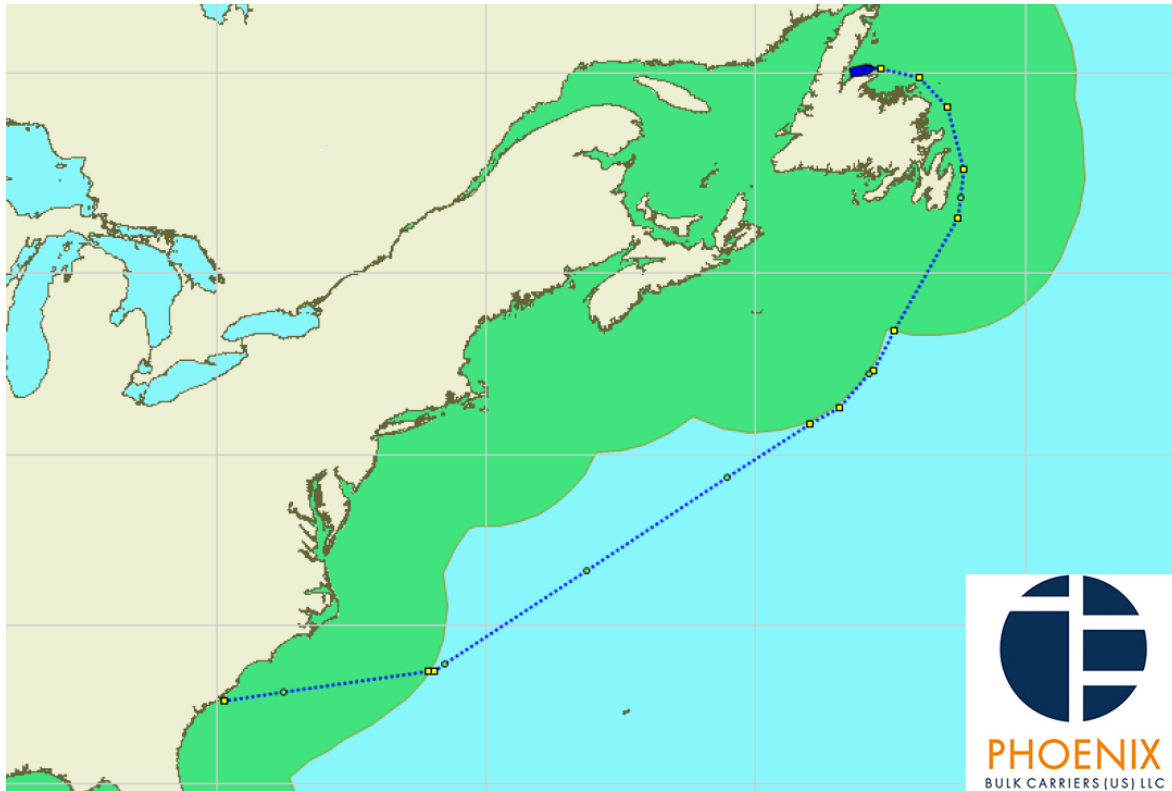
- Trois chargeuses frontales John Deer 844;
- Une excavatrice 470;
- Une mâchoire C130 avec boîte de camion de 90 tonnes;
- Une trémie volante;
- Un convoyeur de transfert portable de 1 m x 18 m (36 pi x 60 pi) (trémie double);
- Deux groupes giratoires HP300IOC;
- Deux usines de criblage avec convoyeur d'alimentation arrière;
- Une empileuse radiale portable de 1,5 m x 31 m (54 pi x 100 pi);
- Une empileuse radiale portable de 1 m x 31 m (36 pi x 100 pi);
- Un chargeur Grizzly hydraulique portable;
- Un convoyeur portable de 1,3 m x 46 m (42 pi x 150 pi);
- Deux convoyeurs portables de 1,3 m x 31 m (42 pi x 100 pi);
- Deux empileuses Magnum de 1,3 m x 52 m (42 pi x 170 pi).

Un seul bateau par semaine est prévu, pour une fréquence d'expédition moyenne de 290 000 tonnes par mois, et les 100 000 tonnes restantes expédiées le dernier mois. Pour l'instant, il est supposé qu'aucune expédition ne sera effectuée en janvier et février en raison des conditions climatiques (présence de glace). TC a approuvé la route de navigation (figure 5), qui suit les routes maritimes établies, a été planifiée par un capitaine de navire pour tenir compte des conditions propres à la région, notamment la profondeur et la présence de dangers.

La route de navigation suit les routes maritimes établies entre Port Rousse et Charleston. La route maritime de Baie Verte a été établie par le transport d'amiante entre l'Europe et les États-Unis effectué par de grands navires. Le long de la côte Est de T.-N.-L., les navires suivront la route utilisée par les navires qui transportent du concentré entre Voisey's Bay, Labrador et Long Harbour, T.-N.-L. La route de navigation entre le sud-est de T.-N.-L. et Charleston suit les routes maritimes du Grand cercle utilisées par les navires qui naviguent entre l'Europe et les États-Unis.

La route de navigation a été déterminée comme étant la voie la plus sécuritaire pour permettre aux navires de traverser jusqu'à l'installation du quai. Tous les navires sont équipés des aides à la navigation modernes et emploieront des pilotes qui possèdent une licence de navigation canadienne. Les conflits potentiels avec d'autres navires seront réduits en suivant le *Règlement sur la sécurité de la navigation*, le *Règlement Merchant Shipping (Safety of Navigation)* et le *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)*.

Figure 5 Route de navigation entre Charleston, en Caroline du Sud, É.-U. et Port Rouse, Baie Verte, T.-N.-L.



2.4.3 Déclassement

La barge, le concasseur et les convoyeurs seront retirés dès que le dernier envoi de pierre concassée aura été chargé et expédié. Les installations des bureaux, du coin-repas et des toilettes sont mobiles et peuvent être utilisées ailleurs après la fermeture. Ces installations seront transférées à un autre projet ou ils seront vendus selon les plans d'Anaconda et selon les exigences de la région. Les poteaux électriques en bois et les lignes électriques seront retirés; Anaconda avait cru comprendre que Newfoundland Hydro sera en mesure de réutiliser cet équipement pour d'autres projets d'Anaconda ou pour d'autres utilisateurs du secteur. Le déclassement des approches du quai, des caissons et des canons d'amarrage, ainsi que de la route et des piles de stockage de pierre concassée, sera incorporé au Plan de remise en état et de fermeture de l'ensemble des propriétés, comme décrit ci-dessous.

2.4.4 Remise en état et fermeture

Anaconda a inclus l'exigence de remettre en état les zones perturbées par le Projet dans une récente mise à jour de leur Plan de remise en état et de fermeture des Propriétés Pine Cove, approuvé par le MRNTNL. Le dossier de garanties financières a également été envoyé pour couvrir ces frais de remise en état et de fermeture, comme l'exige le MRNTNL. Le plan définit les mesures à prendre pour restaurer les propriétés autant que possible dans son état d'origine ou pour une autre utilisation ou situation qui est considérée comme appropriée et acceptable par les régulateurs pertinents. Le plan aborde la stabilité physique et chimique, les exigences

relatives à l'esthétisme naturel, la revégétalisation, la faune, la gestion de l'eau, la qualité de l'air, les niveaux de bruit et l'usage des terres à long terme.

Le calendrier actuel consiste à commencer la remise en état de la mine en 2018, avec une date de fermeture en 2022. Les caractéristiques et les infrastructures du projet seront remises en état dans le cadre des activités de remise en état progressive et continues d'Anaconda. Les activités de remise en état générale associées au Projet sont les suivantes :

- Les caissons en bois seront retirés et démolis pour être recyclés dans un centre approuvé et autorisé ou démontés pour être réutilisés dans un autre aspect du projet (p. ex. pour faire des traverses de pipeline).
- Les approches d'enrochement seront retirées à l'aide d'une excavatrice à longue portée depuis une barge, depuis l'approche ou depuis le rivage. Les filtres à limon (la clôture flottante anti-érosion) seront utilisés afin de réduire la dispersion des sédiments en suspension au-delà de la zone immédiate. Le MPO sera consulté pour déterminer toutes les exigences propres au fond marin, y compris le fait de laisser éventuellement certains matériaux d'enrochement en place comme structure de l'habitat marin.
- Les canons d'amarrage et leurs fondations en béton seront démolis et jetés dans une installation approuvée.
- L'enrochement au-dessus de la laisse de marée haute, y compris plus loin sur les hautes terres le long des aires de déchargement, des routes d'accès et des zones de pile de stockage, sera retiré ou modifié pour épouser parfaitement la topographie naturelle, et les matières organiques et les morts-terrains seront placés sur les zones perturbées et scarifiées pour promouvoir le retour de la végétation naturelle. L'ensemencement sera entrepris pour minimiser l'érosion aréolaire et pour aider à la stabilisation des berges.

Les matériaux seront récupérés pour la récupération dans la mesure du possible, et tous les matériaux jugés irrécupérables seront éliminés selon le *Waste Material Disposal Act* de T.-N.-L.

3.0 Emplacement du projet

Les activités d'exploration sur les Propriétés Pine Cove ont débuté en 1985 et il y a eu depuis lors plusieurs transferts de propriété. L'usine et la mine Pine Cove sont exploitées depuis 2008 et Anaconda en a pris complètement possession en 2011. Les 160 ha des propriétés, située à 49° 57'40.54"N, 56°7'51,64"W, comprennent la mine à ciel ouvert, les résidus et les zones de gestion des stériles, une usine, des roulottes comprenant les bureaux temporaires et des toilettes, des convoyeurs, un réseau routier et d'autres infrastructures connexes (figure 4). Le projet a nécessité le développement d'environ 4 ha sur le côté ouest des propriétés. Il y a une plage marginale entre la laissée et la pente arrière qui remonte brusquement. Des photos du site sont fournies à l'annexe A.

Une importante circulation et une importante activité industrielle maritime ont été entreprises dans la Baie Verte. Le projet est situé à environ 1 km au sud-est de l'ancien quai de la mine d'amiante (Advocate) de Baie Verte (active de 1963 à 2009) et à environ 50 m de l'ancien appontement fédéral, l'appontement de Transit de TC (actif de 1963 à 2005) (figure 1). L'appontement de TC était également employé par des pétroliers pour décharger le pétrole aux installations de réservoir d'Irving Oil et de Golden Eagle (Ultramar) situées à Baie Verte.

L'accès aux Propriétés Pine Cove se fait par la Route 410, une route revêtue qui s'étend au nord-est à environ 65 km de l'autoroute transcanadienne vers la ville de Baie Verte, puis par La Scie Highway (Route 414) qui s'étend vers l'est de la Route 410 sur environ 17 km à sa jonction avec la Ming Bight Highway (Route 418). À environ 8 km au nord de la jonction, la route d'accès de la forêt de Pine Cove (une route en gravier accessible dans toutes les conditions météorologiques) se dirige plus ou moins vers l'ouest sur 5,5 km jusqu'au site minier.

La région de Baie Verte est desservie par l'aéroport de Deer Lake, situé à environ 160 km au sud-ouest de Baie Verte. La mine est connectée au réseau électrique provincial (Newfoundland Power) par une ligne de distribution de 25 kV sur 4 km installée le long de la route d'accès. La mine est équipée de systèmes d'alimentation de secours pour certains services essentiels. La connexion du projet au réseau électrique provincial devrait se faire au deuxième trimestre de 2017. Jusque-là, le Projet sera alimenté par une génératrice.

La proximité du site du projet à diverses caractéristiques est décrite dans le tableau 3-1.

Tableau 3-1 Proximité du projet à différentes caractéristiques environnementales

| Entité la plus proche | Nom | Distance du projet |
|---------------------------------|--|----------------------|
| Résidence | Ville de Baie Verte | 3 km |
| Résidence saisonnière | Chalet privé | 4 km |
| Voies navigables fédérales | Océan Atlantique | 3 milles marins (NM) |
| Terrain de camping privé | Flatwater Pond | 25 km |
| Parc provincial | Waterway Provincial Park | 60 km |
| Aire importante de nidification | Bell Island South Coast | 90 km |
| Refuge d'oiseaux migrants | Shepherd Island | 92 km |
| Parc national | Gros Morne National Park | 110 km |
| Aire marine protégée | Wadham Islands | 170 km |
| Collectivité autochtone | Première Nation Qalipu Mi'kmaq* | 60 km |
| Terres de réserve fédérales | Samia Jij Miawpukek Reserve | 232 km |
| Province | Québec | 200 km |
| Réserve naturelle provinciale | Middle Ridge Wilderness Reserve | 200 km |
| Pays | États-Unis (État du Maine) | 924 km |
| Réserve faunique fédérale | Aucune réserve sauvage fédérale à T.-N.-L. | S/O |

Remarque : La Première Nation Qalipu est composée de plusieurs communautés et quartiers de T.-N.-L.; la communauté plus proche est Sop's Arm à White Bay, soit à environ 60 km du Projet.

3.1 Utilisation des terres et de l'eau

La partie terrestre du Projet se trouve sur la concession actuelle de mines d'Anaconda (accordée par la direction des biens-fonds minéraux/Mineral Lands Division du MRNTNL) et sur le bail de surface existant d'Anaconda (accordé par le ministère des Affaires municipales de T.-N.-L., division des terres publiques/Crown Lands Division). Ces baux s'étendent jusqu'au rivage (figure 3). Le projet est situé en dehors des limites du plan municipal de la Baie Verte et de Ming's Bight et ne touche pas à un secteur de planification régionale (p. ex, un plan de gestion des ressources régionales ou un plan de conservation).

Le projet est aménagé dans les eaux provinciales et seuls les navires traversent les eaux sous la juridiction fédérale. Alors que les eaux juridiques provinciales se terminent généralement à la laisse de basse mer dans le cadre de la *Loi constitutionnelle* du Canada (1867), les eaux provinciales de T.-N.-L. s'étendent jusqu'à la limite des eaux territoriales de 3 milles marins (NM) (Cour suprême du Canada, 1984). Les eaux de la Baie Verte ne sont pas administrées par une autorité portuaire canadienne en vertu de la *Loi maritime du Canada* et de ses règlements. Une autorisation relative à un plan d'eau ou à l'utilisation de la zone côtière/marine n'est pas nécessaire.

Anaconda avait cru comprendre que le projet n'exige pas d'accès à des terres et à des ressources actuellement utilisées à des fins traditionnelles par les peuples autochtones, ni l'utilisation, l'occupation, l'exploration, le développement et la production de ces terres et ressources.

4.0 Participation du gouvernement fédéral

Shoreline Aggregates a demandé une aide fédérale pour ce projet. Aucun terrain domaniale n'a été utilisé pour réaliser le projet, et aucun octroi d'un droit sur des terres domaniales n'a été accordé. Les navires traversent les eaux sous la juridiction fédérale, mais elles ne sont pas sous la garde et le contrôle d'Anaconda.

Anaconda a consulté l'ACEE, TC et le MPO concernant les autorisations possibles. Le programme de protection des pêches du MPO a publié une lettre d'accompagnement indiquant que le projet n'enfreindra pas le paragraphe 35(1) de la *Loi sur les pêches*, ni les sections 32, 33 et 58 de la *Loi sur les espèces en péril*, à condition que leurs mesures d'atténuation recommandées soient respectées (Anaconda a appliqué les mesures d'atténuation recommandées pendant la construction).

Les autorisations et approbations fédérales décrites dans le tableau 4-1 peuvent être nécessaires pour le Projet.

Tableau 4-1 Autorisations et approbations fédérales anticipées pour le Projet

| Agence | Autorisation/approbation | Remarques |
|-----------------------|---|-------------------------|
| ACEE | Évaluation environnementale selon le paragraphe 8(1) de la LCEE (2012). | À déterminer |
| TC, Sécurité maritime | Approbation d'un Plan de sécurité maritime en vertu du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i> . | Le Plan a été approuvé. |

5.0 Effets environnementaux

Le site du projet se trouve juste à côté de la mine Pine Cove d'Anaconda, qui est exploitée depuis 2008. L'environnement existant et les effets potentiels du Projet sur le milieu environnant sont bien compris, étant donné les vastes études environnementales, les demandes de permis et de surveillance qui ont été exécutées dans la zone du projet.

Selon le *Règlement sur les effluents des mines de métaux* (REMM) d'ECRC, l'*Environmental Control Water and Sewage Regulations* de T.-N.-L. et le certificat d'approbation provinciale d'Anaconda, Anaconda a mis en place un programme de surveillance environnementale pour la mine. Le programme comprend la surveillance de substance délétère, un essai de létalité aiguë, une étude de suivi des effets sur l'environnement et des tests de toxicité sublétales. Des prélèvements sont effectués à intervalles réguliers sur l'ensemble des stations de surveillance du site minier, et les échantillons sont analysés à l'extérieur par des laboratoires agréés. Les données sont systématiquement transférées au Système informatique de transmission de données réglementaires (SITDR) de l'ECRC, qui surveille les effets potentiels sur l'environnement qui pourraient être liés à l'exploitation minière, et des rapports mensuels détaillés sont présentés au MECTNL. Une surveillance biologique est également effectuée dans le cadre du programme de surveillance environnementale. Anaconda a réalisé deux études de suivi des effets sur l'environnement (ESEE) (en 2010 et 2013), et le troisième plan d'étude est en cours d'examen par l'ECRC. Les résultats à ce jour sont conformes aux réglementations provinciales et du REMM.

Le littoral de la péninsule Baie Verte est accidenté et très irrégulier, car il présente essentiellement des falaises et des pentes raides. On retrouve sur le site minier Pine Cove des pentes modérées à raides au-dessus de la montée de Baie Verte jusqu'à une altitude maximum de 120 m, avec une moyenne de 60 à 70 m au-dessus du niveau de la mer. Le terrain de la Propriétés Pine Cove est généralement constitué de reliefs vallonnés, avec des pentes allant jusqu'à 22 % sur certaines parties du site. Le terrain environnant est typique des hautes terres de Terre-Neuve-et-Labrador, et comporte une végétation relativement dense et boisée, entrecoupée de tourbières et de petits étangs. Le sous-sol rocheux volcanique gris dans la région est recouvert d'une fine couche (de 0 à 2,5 m) de matériaux non consolidés composés de tourbe, de sable brun bouillant et de gravier. Bien qu'aucune étude des eaux souterraines n'a été menée sur les propriétés, la mine à ciel ouvert a été exploitée jusqu'à 30 m sous le niveau de la mer, et aucun flux important d'eau souterraine n'a été observé à ce jour.

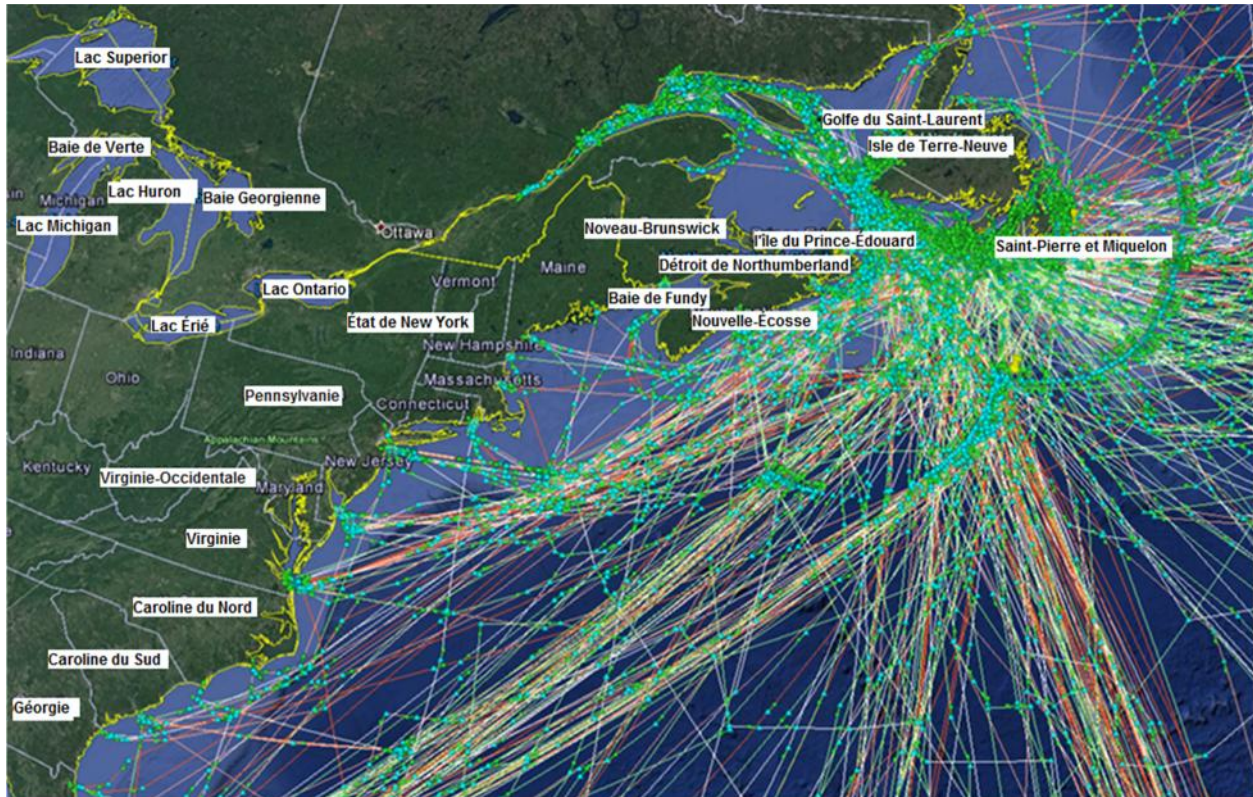
Le projet se déroule dans la sous-région forestière North Shore de l'écorégion Central Newfoundland Forest. L'épinette noire et le sapin baumier sont très répandus, avec principalement des marécages d'aulne crispé. La végétation autour des propriétés se compose d'épinettes matures et de sapins, en grande partie déboisés, avec un recru d'aulnes, de bouleaux et de saules. Le bois a été récolté en grande partie dans les années 1990, et une grande partie des bois mûrs restants a été renversée en raison de l'exposition au vent. Le Centre de données sur la conservation du Canada Atlantique (CDCCA) indique qu'il n'y a aucune information sur les espèces végétales terrestres ou aquatiques dont la conservation est préoccupante dans un rayon de 5 km du site du projet. Les cartes d'avis d'experts suggèrent qu'il est possible qu'il y ait du polystic des rochers dans un rayon de 5 km du site du projet; il est également possible, mais moins probable, qu'il y ait de l'érioderme boréal.

Les principales espèces de grands mammifères de la région sont l'original, l'ours noir, les animaux à fourrure (p. ex. le lièvre d'Amérique et le vison) et on peut également observer d'autres petits mammifères (p. ex. le campagnol des près et la petite chauve-souris brune), bien que l'on ne les observe généralement pas sur les propriétés étant donné l'activité minière. Le CDCCA indique qu'il n'y a aucune information sur les espèces terrestres dont la conservation est préoccupante dans un rayon de 5 km du site du projet. Les cartes d'avis d'experts du CDCCA suggèrent la présence possible, mais peu probable, d'ours blancs (au printemps et en été) et la martre de Terre-Neuve dans un rayon de 5 km du site du projet.

Contrairement à la plupart des collectivités environnantes, Baie Verte n'est pas une collectivité de pêcheurs. Seulement 35 de ses résidents détiennent un permis de pêche, et il n'y a aucun équipement de construction de bateaux, ni d'usine de traitement, de chafaud communautaire ou de centre de service maritime. Il n'y a pas d'installations aquacoles dans la zone du projet, y compris le long de la route de navigation. On retrouve sur la route de navigation des zones de pêche commerciale de crabe des neiges, de crevette nordique, de mactre d'Amérique, de flétan noir (turbot), de limande à queue jaune et de sébaste, ainsi que la chasse au phoque. De la Caroline du Sud à Baie Verte, la route traverse les Divisions 6, 4 et 3 de l'Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest (OPANO).

Le trafic maritime est vaste autour, à destination et en provenance de l'île de Terre-Neuve (figure 6). En plus de l'activité de pêche commerciale qui se produit dans la région, il y a aussi du trafic maritime associé à l'expédition nationale et internationale, ainsi qu'au secteur pétrolier et gazier.

Figure 6 Routes de navigation dans l'Atlantique Nord.



5.1 Environnement atmosphérique

La péninsule de Baie Verte est peu peuplée et ne présente que quelques petites villes, dont la plus importante est la ville de Baie Verte située à 3 km du Projet, avec une population de 1 400 habitants environ. Les industries prédominantes sont de petites exploitations forestières, des scieries et des mines (y compris la mine d'or Pine Cove d'Anaconda et la mine de cuivre de Rambler Metals et Mining's Ming), ainsi que d'autres entreprises commerciales. Les centres commerciaux et industriels les plus proches sont la Ville de Grand Falls-Windsor (à environ 120 km du Projet) et la Ville de Corner Brook (à environ 170 km du Projet).

En l'absence d'industries dans le secteur du projet, l'environnement atmosphérique de la région est considéré comme typique des zones rurales non industrialisées. Bien qu'il n'y a aucun contrôle de la pollution atmosphérique dans la zone du Projet, les stations du MECTNL situées à Grand Falls-Windsor et à Corner Brook indiquent des niveaux faibles à très faibles pour tous les contaminants mesurés, y compris les matières particulaires inférieures ou égales à 2,5 microns (PM_{2,5}), O₃, NO, oxyde d'azote (NO₂), NO_x, CO et SO₂.

Les sources potentielles d'émissions atmosphériques à l'échelle locale comprennent l'ancienne mine d'amiante du promoteur (située à environ 4 km à l'ouest du Projet), caractérisée par des stériles et des résidus amiantifères exposés, ainsi que l'ancienne mine de cuivre consolidée Rambler (située à environ 8 km au sud-est), caractérisée par des stériles et des résidus

exposés, chargés d'acide et de métaux. La mine Rambler Metals and Mining exploite un site minier souterrain à environ 7 km au sud-est du site du Projet, et les installations de traitement du cuivre et de l'or sont situées à l'usine de Nugget Pond, à environ 30 km au sud-est. La mine d'or Pine Cove (immédiatement adjacente au site du Projet) n'est pas actuellement soumise à un contrôle de la pollution atmosphérique ou à des déclarations en vertu des règlements provinciaux ou fédéraux.

De même, l'absence d'industrie dans le secteur du Projet se traduit par des niveaux de bruit très faibles; de plus, la topographie variable de la région et le terrain mixte (tourbières/sols marécageux et forêts) atténuent la propagation du bruit. L'élément perturbateur le plus proche est la mine d'or Pine Cove immédiatement adjacente, qui n'est pas actuellement soumise à une surveillance du bruit ou à des déclarations en vertu des règlements provinciaux ou fédéraux. On croit que le bruit n'affecte pas les résidents, car Anaconda n'a reçu aucune plainte de bruit depuis l'acquisition de la pleine propriété en 2011. Aucune préoccupation relative à la pollution atmosphérique ou au bruit n'a été exprimée pendant la procédure d'évaluation environnementale provinciale pour la mine d'or Pine Cove.

Le bruit est généré par les véhicules et les équipements lourds pendant toutes les phases du projet; cependant, le nombre de véhicules et d'équipements requis pour le projet constitue une fraction du nombre déjà utilisé pour l'exploitation générale de la mine. Le processus de concassage et de convoyage génère du bruit pendant l'exploitation du projet. Compte tenu de la distance entre le projet et le récepteur le plus proche, des exploitations de la mine existante, de l'atténuation naturelle du bruit due à la topographie et au terrain boisé environnant, de la courte durée du projet et de l'engagement d'Anaconda à utiliser, inspecter et entretenir de l'équipement de suppression du bruit, le projet ne devrait pas augmenter le niveau de bruit ambiant dans la zone pendant toutes les phases du projet.

Comme décrit à la section 2.3, les émissions de GES attribuables au Projet sont inférieures aux seuils de déclaration prescrits par le PDGES et par la *Loi sur la gestion des gaz à effet de serre* de T.-N.-L., soit à 50 000 et 15 000 tonnes, respectivement. Étant donné que les émissions de GES liées au Projet ne dépassent pas les réglementations applicables, le projet ne devrait pas entraîner d'effets nocifs résiduels pour l'environnement atmosphérique.

5.2 Espèces et habitat dulcicoles

Le ruisseau Pine Cove, situé sur la rive occidentale de la péninsule Baie Verte, coule vers l'ouest et se jette dans la Baie Verte, une importante baie de l'océan Atlantique. Tout le bassin hydrographique Pine Cove s'étend sur environ 1,6 km². Les caractéristiques hydrographiques sur le site du projet sont indiquées sur la figure 7. La surveillance de la qualité des eaux de surface effectuée en 2010 et 2013 a déterminé que le ruisseau Pine Cove présentait des niveaux supérieurs (par rapport à la zone de référence) d'éléments trace (cyanure, cuivre et molybdène) et des variables d'appui (pH, alcalinité, nitrate, dureté et conductivité), avec la preuve d'un lien à l'effluent de la mine Pine Cove.

L'habitat potentiel du poisson sur les propriétés a été substantiellement modifié au cours de l'exploitation minière. Avec l'autorisation du MPO, les eaux de surface sur les propriétés ont été modifiées et l'habitat reconstruit pour compenser la perte d'habitat du poisson dans le ruisseau Pine Cove et dans l'étang Pasture. L'habitat d'eau douce du bassin hydrographique de Pine Cove se trouve principalement dans les portions de compensation de l'habitat, prévues afin de compenser la perte d'habitat dans le ruisseau Pine Cove et dans l'étang Pasture Pond. La surveillance de la zone de compensation de l'habitat, située immédiatement au sud de Pine Cove Pond, a indiqué la présence d'omble de fontaine (*Salvelinus fontinalis*). La surveillance de l'habitat dans la zone de compensation a cessé avec l'introduction de la nouvelle *Loi sur les pêches* en 2012.

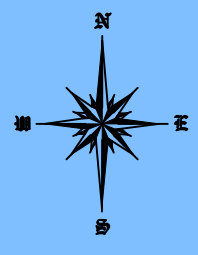
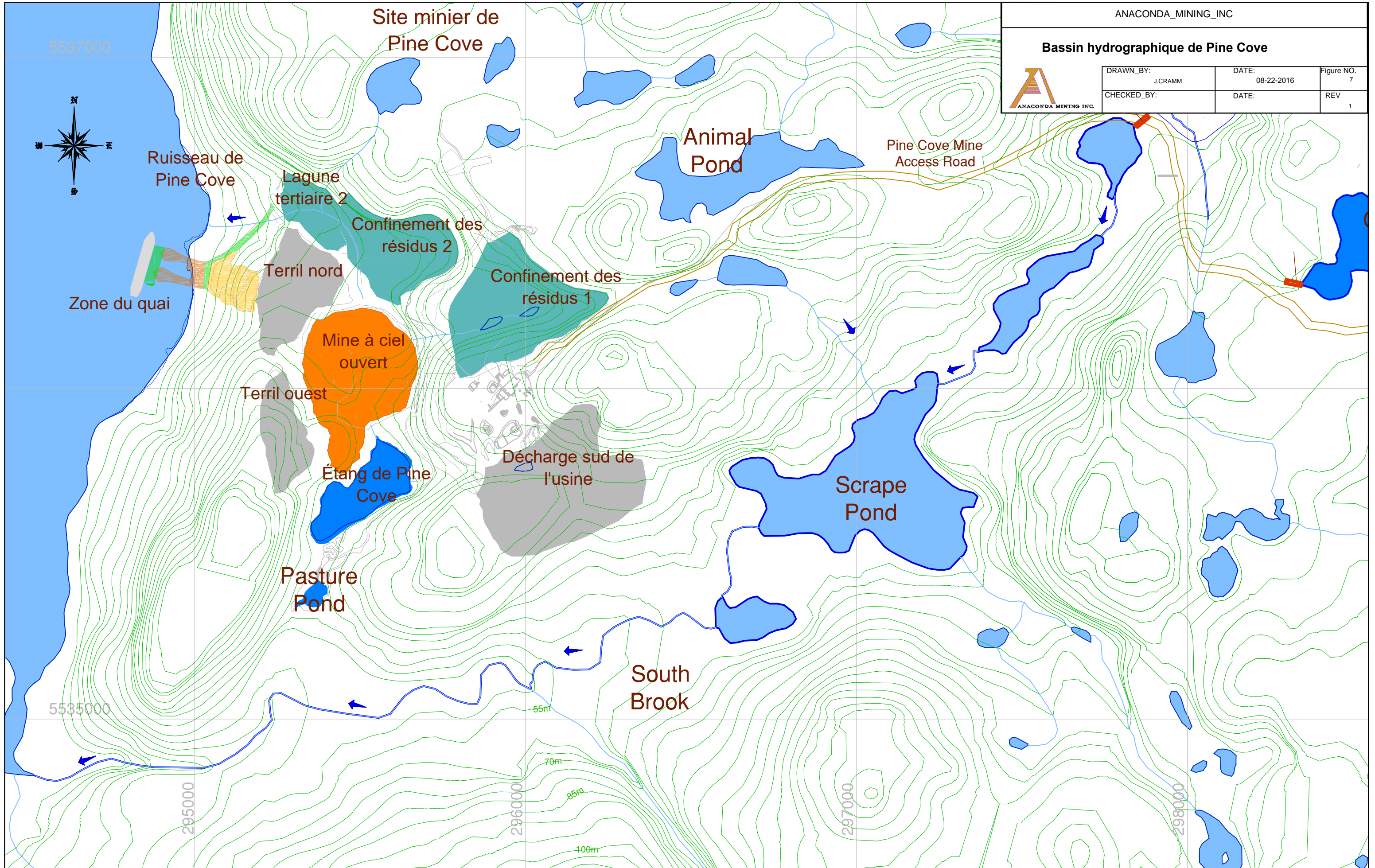
Le CDCCA indique qu'il n'y a aucune information sur les espèces dulcicoles dont la conservation est préoccupante dans un rayon de 5 km du site du projet. Les cartes d'avis d'experts du CDCCA suggèrent la présence possible de fondule barré (espèce menacée ou vulnérable en vertu de la *Loi sur les espèces en péril*; espèce vulnérable en vertu de la *Loi sur les espèces en péril* de T.-N.-L.), mais l'omble de fontaine est la seule espèce qui a été observée au cours de nombreuses études sur le terrain.

La zone du projet a été touchée par la construction et l'exploitation de la mine et ne fournit pas d'habitat adéquat pour les espèces aquatiques. La route d'accès n'exigeait pas la construction de ponceaux ou de ponts. Les activités du projet ne devraient pas interagir avec les espèces ou l'habitat dulcicoles. Les activités d'exploitation risquent d'augmenter la sédimentation dans les plans d'eau, en raison de l'écoulement des sédiments qui se trouvent dans la terre, sur les convoyeurs et sur la barge. Un système de collecte des eaux d'égouttement est en place sur le site; il recueille les écoulements de surface dans un bassin de décantation pour permettre un processus de filtration passive. Les effets potentiels sur l'environnement des événements et défaillances accidentels et les mesures d'atténuation connexes sont décrits à la section 5.3.

Bassin hydrographique de Pine Cove



| | | |
|----------------------|---------------------|-----------------|
| DRAWN_BY: J.CRAMP | DATE: 08-22-2016 | Figure NO. 7 |
| CHECKED_BY: | DATE: | REV 1 |



5.3 Milieu marin

Les niveaux d'eau et les courants que l'on retrouve dans la Baie Verte sont fortement influencés par les marées locales et par l'état des vents. Baie Verte reçoit les rejets de plusieurs bassins hydrographiques, le plus important étant le South West Brook qui coule à travers la ville de Baie Verte. On retrouve également des flux mineurs provenant du circuit municipal d'évacuation des eaux usées, de l'écoulement des eaux superficielles locales (p. ex. des collecteurs d'eaux pluviales), de l'écoulement de l'ancienne mine d'amiante (Advocate) de la Baie Verte et des décharges à petite échelle des navires. Il est connu que les particules d'amiante se retrouvent dans les eaux de la Baie Verte à cause des activités minières historiques de la mine d'amiante (Advocate) de la Baie Verte. En outre, l'écoulement provenant depuis plusieurs décennies de l'ancienne mine de cuivre consolidée Rambler dans la baie peut avoir élevé les concentrations métalliques de fond dans la baie de Baie Verte.

Les ESEE effectuées pour la Mine Pine Cove n'ont pas inclus de tests de qualité de l'eau de mer; toutefois, le plan d'ESEE actuellement à l'examen auprès d'ECCC comprend des points de surveillance maritimes. Une reconnaissance des sols menée en juillet 2016 a compris une collecte d'échantillons d'eau de mer, et a déterminé une concentration des métaux à 15 µg/l pour l'aluminium, à 35 µg/l pour le cuivre et à 35 µg/l pour le fer.

L'habitat général autour du projet a été caractérisé à partir d'images sous-marines de l'emplacement du quai filmées en mai 2016. Les images filmées ont permis d'effectuer un résumé de haut niveau. Les particularités du fond de la mer et de l'habitat dans toute la zone sondée sont généralement uniformes, et le site ne représente pas un type d'habitat unique ou limité dans la zone. Les espèces animales et végétales étaient typiques (étoiles de mer, ophiures, oursins verts, pétoncles géants, modioles), avec des distributions cohérentes avec le type et la profondeur de substrat. Un seul chabot et un seul crabe lyre ont aussi été observés. Les surfaces de fixation pour le développement des algues étaient limitées à la zone; les algues étaient généralement associées à des galets et des rochers sur le fond marin. Le secteur présentait peu de complexité ou de variabilité structurale, de protection contre l'exposition aux vagues le long du rivage et peu de couvert sur le fond marin pour la faune juvénile.

Les plantes marines susceptibles de se produire dans la région incluent la zostère marine, le varech et la cendre de varech, et les invertébrés comprennent la méduse, le homard et plusieurs espèces de crabes, de crevettes et de moules. Le requin-pèlerin, le requin bleu et le requin-taube commun sont connus pour être présents dans la région, tout comme des espèces de poisson de fond, dont la morue, le flétan de l'Atlantique, la limande-sole et le turbot. Le loup atlantique (espèce préoccupante), le loup à tête large (espèce menacée) et le loup tacheté (espèce menacée) sont susceptibles d'être présents dans la région. Les mammifères marins observés dans la zone incluent le globicéphale, le petit rorqual et le rorqual bleu (en voie de disparition), ainsi que le marsouin commun (espèce menacée) et le dauphin à flancs blancs. Des tortues luths (en voie de disparition) ont aussi été recensées.

Les effets négatifs potentiels pour le poisson et son habitat et pour les plantes marines au cours de la construction du projet incluaient une perte directe d'habitat marin, une baisse de la qualité de l'eau en raison de la sédimentation et un évitement temporaire de la région par les poissons,

en plus de l'introduction d'espèces exotiques et envahissantes. Les approches d'enrochement et les caissons en bois ont entraîné une perte de l'habitat du poisson et un impact direct pour les plantes marines d'environ 6 000 m². La majorité de l'habitat marin est du sous-sol rocheux avec du sable pierreux, et la zone du projet ne devrait contribuer que marginalement à la productivité des pêches de la région, comme en témoigne la lettre d'accompagnement du MPO. La pente latérale des approches fournira un habitat supplémentaire pour les poissons et les plantes marines, et en raison de la nature temporaire du projet (18,5 mois), il est prévu que la faune et la flore benthiques repeupleront la zone après la construction.

Construction

Puisque les activités de construction présentent potentiellement une diminution de la qualité de l'eau du bassin hydrographique et de la baie en raison de l'écoulement des sédiments du sol, de l'érosion des berges et de la suspension des sédiments dans la colonne d'eau, ainsi que l'introduction d'espèces exotiques et envahissantes, des mesures d'atténuation particulières ont été mises en œuvre pour minimiser le risque de ces effets indésirables. Les infrastructures maritimes ont été construites à marée basse dans la mesure du possible, le remplissage a été effectué sur place à l'aide d'une excavatrice au lieu d'être déversé par une benne arrière, et il n'y a eu aucun dynamitage, ni battage ou dragage des pieux dans l'eau.

Un filtre à limon flottant a été installé autour des ouvrages dans l'eau pour limiter les sédiments en suspension dans la zone immédiate, comme recommandé par le MPO. Une surveillance visuelle de la turbidité et du total des solides en suspension (TSS) a été réalisée sur une base continue afin de s'assurer de l'efficacité et de l'installation solide du filtre à limon. L'érosion des berges a été minime, car le substrat est essentiellement rocheux. Le potentiel d'écoulement de surface a été atténué par l'utilisation de structures de contrôle des sédiments et de l'érosion; de plus, le site a été sécurisé et les activités de construction ont été suspendues par mauvais temps.

Alors que l'équipement de construction et les véhicules affectés à des chantiers précédents présentaient le risque d'introduire des espèces tropicales et envahissantes dans le bassin hydrographique et dans les milieux marins, l'équipement de construction a été exploité au-dessus de l'eau, et tout équipement susceptible d'être immergé a été inspecté et nettoyé correctement.

Les mesures d'atténuation énoncées ci-après ont été mises en place pendant la construction pour minimiser les effets négatifs potentiels pour le poisson et son habitat, comme recommandé par le MPO :

- La construction du projet a été réalisée de telle manière que les sédiments et d'autres matériaux connexes au Projet n'étaient pas autorisés à pénétrer dans la Baie Verte ou dans les plans d'eau adjacents.
- Le matériau rocheux était propre, exempt de matières fines et d'une taille suffisante pour résister à des déplacements en cas de tempêtes ou d'inondations majeures.
- Le matériau rocheux n'a pas été déversé par une benne arrière, mais il a été déversé sur terre et placé sur la station à l'aide d'une excavatrice.

- Dans la mesure du possible, les ouvrages ont été réalisés à marée basse et dans des conditions de vent faible et de faibles vagues pour réduire la turbidité et réduire au minimum la zone touchée par la turbidité.
- Des filtres à sédiments flottants ont été utilisés tout au long de la construction de l'approche pour contenir les sédiments et l'eau trouble au sein de la zone du projet.
- La perturbation du rivage a été limitée à la zone de travail immédiate. Les zones du rivage perturbées par les activités du projet ont été stabilisées dès que possible pour prévenir l'érosion.

Le MPO a déterminé que, en respectant les mesures d'atténuation ci-dessus, le Projet n'entraînerait pas de préjudice sérieux aux poissons, et qu'il ne contreviendrait pas à la section 35(1) de la *Loi sur les pêches*, ni aux sections 32, 33 ou 58 de la *Loi sur les espèces en péril*. Le MPO a mené des visites du site le 12 juillet 2016 et le 4 août 2016 et a observé que les mesures d'atténuation recommandées ont été appliquées. Compte tenu de l'adhésion à toutes les mesures d'atténuation recommandées par le MPO, aucun effet nocif résiduel pour le milieu marin n'a été entraîné au cours des travaux de construction du projet.

Exploitation

Les activités d'exploitation risquent de diminuer la qualité de l'eau de mer en raison de l'écoulement des sédiments qui se trouvent dans la terre, sur les convoyeurs et sur la barge. Un système de collecte des eaux d'égouttement est en place sur le site; il recueille les écoulements de surface dans un bassin de décantation pour permettre un processus de filtration passive. Une série de pièges à sédiments ont été placés autour du périmètre de la barge pour piéger les sédiments avant que l'eau pénètre dans le milieu marin. Les convoyeurs sont couverts pour éviter l'écoulement de sédiments dans la mine Pine Cove en cas de pluie pendant le chargement des navires.

Le trafic maritime et le chargement des navires associés à l'exploitation du projet présentent un risque d'effets nocifs sur les mammifères marins et les tortues de mer. Une augmentation du bruit sous-marin durant les activités de chargement des navires pourrait affecter les mammifères marins et les navires risquent d'entrer en collision avec des tortues de mer et avec des mammifères marins en transit. Les activités opérationnelles ne devraient cependant pas affecter le poisson et son habitat. Il est à noter que l'introduction d'espèces exotiques et envahissantes provenant de l'évacuation d'eau de ballast sur le site du projet ne se produira pas, car l'eau de ballast ne sera pas évacuée sur le site du projet conformément aux règlements canadiens.

L'augmentation du bruit sous-marin dû aux navires et à leur chargement risque d'affecter les mammifères marins en masquant les sons, en perturbant la communication et l'écholocation et en engendrant des changements relatifs à la navigation et aux comportementaux (alimentation et socialisation). Les mammifères marins pourraient être délocalisés, ce qui diminuerait le risque de collisions avec les navires tout en étant probablement temporaire, étant donné la courte durée du projet.

Les collisions de navires avec des mammifères marins et des tortues de mer sont possibles compte tenu de l'augmentation du trafic maritime. L'Avis aux Navigateurs émis par la Garde côtière canadienne oblige tous les navires à respecter les mesures d'atténuation suivantes, qui minimisent les risques de collisions de navires :

- Il est interdit de chasser, poursuivre, suivre, disperser, conduire, grouper ou encercler un mammifère marin.
- Si on observe un mammifère marin, les navires doivent s'arrêter ou se déplacer en parallèle au mammifère marin observé.
- Il est interdit de reprendre de la vitesse avant d'avoir distancé le mammifère marin d'au moins 400 mètres.
- Les zones de pêche de haute densité sont à proscrire (car les mammifères marins se trouvent souvent dans des zones de concentrations élevées de poissons).

Les vitesses au sein de la Baie Verte devraient être inférieures à 2 nœuds, car les navires doivent tourner à 180 degrés au moment d'atteindre le quai de chargement. À l'extérieur de la Baie Verte, les navires se déplaceront généralement à une vitesse d'environ 14 nœuds. Compte tenu de la faible fréquence du trafic maritime lié au Projet (un seul navire par semaine), la courte durée des opérations du projet (14 mois) et l'adhésion aux mesures d'atténuation susmentionnées, l'exploitation du projet ne devrait pas entraîner d'effets nocifs résiduels au milieu marin.

Déclassement

Les effets négatifs potentiels pour la flore et la faune marines pendant le déclassement du projet comprennent une diminution de la qualité de l'eau en raison de la sédimentation, ainsi que l'introduction d'espèces exotiques et envahissantes. Ces effets seraient temporaires et localisés, et Anaconda utilisera les mesures d'atténuation pertinentes décrites ci-dessus, y compris la stabilisation du site, l'emploi de filtres à limon et le nettoyage de l'équipement approprié. En consultation avec le MPO, quelques enrochements pourraient être laissés en place, si l'on considère qu'ils ont un effet positif ou qu'ils réduisent les effets nocifs pour le poisson et son habitat ainsi que pour les plantes marines.

Étant donné qu'Anaconda emploiera toutes les mesures d'atténuation recommandées par le MPO, le déclassement du projet ne devrait pas entraîner d'effets nocifs résiduels au milieu marin.

Événements accidentels

Les déversements ou les rejets de substances dangereuses (p. ex., de carburants, d'huiles et de lubrifiants) en cas d'accident ou de mauvais fonctionnement des véhicules, des équipements et des navires sont possibles durant toutes les phases du Projet. Ces événements accidentels peuvent potentiellement avoir des effets nocifs pour l'environnement, tant dans le sol, dans les sédiments que dans l'eau, ce qui comprend la diminution de la qualité de l'habitat terrestre, de l'habitat d'eau douce et de l'habitat marin à cause de leur contamination, en plus d'effets létaux

et sublétaux pour la flore et la faune marines. Un déversement accidentel ou des dépôts accidentels de stériles dans le milieu marin, qui pourraient se produire en cas de collision de navire, pourraient entraîner une perte localisée de l'habitat du poisson et la mortalité directe de la flore et de la faune marines.

La probabilité d'un déversement accidentel ou de rejet de substances dangereuses et l'ampleur de leurs effets sur l'environnement sont minimisées par l'application des mesures d'atténuation applicables dans l'ensemble des phases du Projet. Le carburant et les autres matières dangereuses sont stockés en toute sécurité, et les véhicules et équipements sont ravitaillés dans une zone désignée, loin du rivage; enfin, les navires ne sont pas ravitaillés sur le site. Les équipements et les véhicules sont inspectés et entretenus en bon état de fonctionnement, et les fuites sont traitées immédiatement. Des trousse de nettoyage d'urgence se trouvent sur place en tout temps. Les mesures d'atténuation pour éviter les collisions, telles que le respect des limitations de vitesse affichées et la réduction de fumée et des vitesses d'approche en cas d'intempéries, permettra de réduire le risque d'un déversement ou d'un rejet accidentel, ce qui comprend un dépôt accidentel de stériles par un navire dans l'environnement marin.

5.4 Avifaune

Un large éventail d'oiseaux terrestres, de rivage et de mer sont présents dans la région de la Baie Verte, y compris les espèces d'oiseaux migrateurs comme définis dans la *Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrants*. L'abondance d'espèces de rapaces vedettes telles que le pygargue à tête blanche et le balbuzard pêcheur est probablement faible dans la région en raison de l'absence d'habitat de nidification adéquat sur les falaises, et la croissance de forêts rabougries ne convient pas pour les nids de rapaces. Le CDCCA indique qu'il n'y a aucune information sur les espèces d'oiseau dont la conservation est préoccupante dans un rayon de 5 km du site du Projet. Les cartes d'avis d'experts du CDCCA suggèrent la présence possible de mouettes blanches, de becs-croisés des sapins et de quiscales rouilleux. Les cartes suggèrent également la présence possible du hibou des marais, mais peu probable dans un rayon de 5 km du site du projet. Le site du projet se trouve dans le territoire du garrot d'Islande.

Construction

Les effets potentiels des activités de construction liées au Projet sur les oiseaux migrants comprennent des changements de comportement, une mortalité accidentelle et la destruction de nids actifs. Alors que la présence d'équipement lourd, de bruit et de perturbations associées aux travaux de construction était susceptible d'entraîner des déplacements temporaires à court terme et des interférences avec l'alimentation, la migration et la reproduction, le bruit lié à la construction a été diminué en minimisant l'utilisation de l'équipement et des véhicules au ralenti, en utilisant des équipements de la taille appropriée pour la tâche, en employant des silencieux et des enceintes selon le cas, et en effectuant un entretien préventif sur les véhicules et les équipements.

Environ 4 ha de végétation ont été défrichés pour le développement de la route d'accès et d'aire de déchargement pour le concasseur et la pile de stockage de pierre concassée, ce qui risquait d'entraîner une mortalité directe par la destruction accidentelle de nids actifs. En raison de la planification du projet, il était nécessaire de mener les activités de défrichage et de remplissage

pendant la saison de reproduction des oiseaux (du 15 avril au 15 août). Conformément au PPE d'Anaconda, des activités de défrichage ont été réalisées à l'aide d'équipement portatif (p. ex. des scies à chaîne) pour assurer à l'opérateur une meilleure visibilité afin d'observer la végétation et de prendre les mesures nécessaires au cas où un nid actif était découvert (p. ex. arrêter le défrichage). En outre, les employés d'Anaconda ont parcouru la surface à défricher plusieurs fois avant et au cours des activités de défrichage et aucun nid actif n'a été observé. L'essouchage, le défrichage et le nivellement du terrain dans l'empreinte du projet et dans les zones de travail temporaire (p. ex. les aires de rassemblement et les aires de stockage pour le matériel et les équipements de construction) ont été réduits dans la mesure du possible et limités aux zones absolument nécessaires à la réalisation du projet. Étant donné qu'aucun nid actif n'a été rencontré au cours de la construction et que les mesures d'atténuation susmentionnées ont été employées, la construction du projet n'a pas entraîné d'effets nocifs résiduels à l'avifaune.

Exploitation

Les activités opérationnelles telles que le trafic des navires et le chargement des navires pourraient augmenter les perturbations sonores pour les oiseaux qui se nourrissent dans l'environnement côtier; cependant, compte tenu de l'exploitation minière actuelle, les activités opérationnelles liées au Projet ne devraient pas grandement augmenter les niveaux de bruit dans la zone du projet.

L'activité accrue d'expédition liée aux activités opérationnelles pourrait perturber les oiseaux de mer qui se retrouvent au large du site du projet et le long de la route de navigation. Les effets possibles du trafic maritime sur les oiseaux dans le milieu marin incluent des changements de comportement (p. ex. l'évitement ou une réaction de stress) qui peuvent avoir des conséquences énergétiques et une perte d'habitat propice à l'alimentation, car le trafic maritime peut réduire la présence des oiseaux dans les zones perturbées par les navires. Les activités des navires liés au Projet seront intermittentes (un navire par semaine) et de courte durée (14 mois) et augmenteront seulement progressivement le trafic maritime dans la Baie Verte et le long des routes de navigation. La probabilité de déplacement des oiseaux marins en raison du trafic des navires liés au Projet est réduite par l'application de vitesses de navigation réduites (p. ex. à 2 nœuds) lors de l'entrée dans la Baie Verte, en évitant les concentrations d'oiseaux de mer et en suivant les routes maritimes existantes. Pour les oiseaux de mer, il est possible que les lumières des navires attirent des espèces nocturnes, surtout par mauvais temps. Cependant, l'éloignement de la zone d'exploitation des principales colonies de nidification d'oiseaux de mer combiné aux protocoles standard d'atténuation suggère également que tout effet aurait vraisemblablement qu'une très faible incidence mesurable sur la population.

Pour la sécurité des travailleurs, certaines parties de la zone du projet doivent être bien éclairées et emploient donc un éclairage de forte intensité pendant la nuit. Même si l'éclairage est réglé aussi étroitement que possible à l'aide de blindages, ces lumières peuvent désorienter les oiseaux migrateurs, en particulier pendant les nuits brumeuses et sous un ciel couvert, causant ainsi des risques de collisions potentiellement mortelles. Pour réduire les risques pour les oiseaux migrateurs, la quantité minimale d'indicateurs de proximité et d'évitement des obstructions est utilisée sur les structures de grande taille. Les éclairages de forte intensité, y

compris les projecteurs, sont éteints dans la nuit en dehors des heures de travail, lorsque cela est possible.

Compte tenu des opérations de la mine, la courte durée du projet et le respect des mesures d'atténuation susmentionnées, les opérations du projet ne devraient pas entraîner d'effets nocifs résiduels à l'avifaune.

Déclassement

Les effets potentiels au cours du déclassement du projet seront temporaires et localisés et devraient être semblables aux effets des activités de construction, y compris des changements de comportement (altération de la recherche de nourriture et des déplacements) résultant de la perturbation sonore et des autres interférences. Les mesures d'atténuation applicables aux activités de construction, telles que la réduction du bruit de l'équipement lourd et des véhicules, s'appliqueront également au cours des activités de déclassement. Compte tenu du respect des mesures énoncées ci-dessus et de la courte durée du déclassement du projet, celui-ci ne devrait pas entraîner d'effets nocifs résiduels à l'avifaune.

Événements accidentels

Les déversements ou rejets accidentels de carburants, d'huiles ou de lubrifiants des véhicules, des équipements ou des navires, résultant vraisemblablement d'une collision de navire, pourraient entraîner l'exposition physique directe des oiseaux à des substances dangereuses au sein de la zone touchée, avec la possibilité d'effets létaux et sublétaux. La probabilité d'un déversement accidentel ou de rejet de substances dangereuses et l'ampleur de leurs effets sur l'environnement sont minimisées par l'application des mesures d'atténuation applicables dans l'ensemble des phases du Projet (p. ex., stocker de manière sécuritaire le carburant et les autres matières dangereuses, ravitailler en combustible les véhicules et l'équipement à un endroit désigné, assurer l'entretien des équipements et des véhicules, traiter immédiatement toute fuite éventuelle). Les navires ne sont pas ravitaillés sur le site, et des trousseaux d'intervention d'urgence se trouvent sur place en tout temps. Les mesures d'atténuation pour éviter les collisions, telles que le respect des limitations de vitesse affichées et la réduction de fumée et des vitesses d'approche en cas d'intempéries, permettra de réduire le risque d'un déversement ou d'un rejet accidentel pendant le transport et l'entrée au bassin.

5.5 Territoire domanial, autres provinces et pays étrangers

Le site du Projet n'est pas situé à proximité d'un territoire domanial (le plus proche se situant à 92 km), d'une autre province (la plus proche se situant à 200 km) ou d'un autre pays (le plus proche se situant à 924 km).

Bien que les émissions de GES présentent le risque d'affecter les terrains domaniaux, une autre province ou un pays étranger, les émissions de GES attribuables au Projet sont inférieures aux seuils de déclaration prescrits par le PDGES et par la *Loi sur la gestion des gaz à effet de serre de T.-N.-L.*, soit à 50 000 et 15 000 tonnes, respectivement. Étant donné que les émissions de GES liées au Projet ne dépassent pas les réglementations applicables, le

Projet ne devrait pas entraîner d'effets nocifs résiduels pour l'environnement des terrains domaniaux, d'une autre province ou d'un pays étranger.

Les navires liés au Projet traverseront les eaux sous juridiction fédérale (à 3 NM du site du Projet). La route de navigation (figure 6) décrite à la section 2.4.2, qui suit les routes maritimes établies, est la voie la plus sûre possible grâce à une planification minutieuse effectuée par un capitaine de navire pour tenir compte des conditions propres à la région, notamment la profondeur et la présence de dangers.

Compte tenu de la faible fréquence du trafic maritime lié au Projet (un navire par semaine), de la courte durée du projet (14 mois) et du respect des mesures d'atténuation décrites dans la section 5.3 et 5.4, le projet ne devrait engendrer aucun effet environnemental sur les terrains domaniaux (y compris les eaux), que ce soit dans une autre province que Terre-Neuve-et-Labrador, ou à l'étranger, pendant les diverses phases du projet.

5.6 Peuples autochtones

Les Propriétés ont été enregistrées et libérées du processus d'ÉETNL en 1992, en 1997 et en 2005. Anaconda avait cru comprendre que le ministère des Affaires autochtones et du Labrador (MAAL) a participé à l'examen des demandes. Le MAAL n'a indiqué aucun conflit avec l'usage de ressources autochtones ou avec des revendications territoriales autochtones, et il n'a émis aucune condition et aucune exigence en matière de consultation avec les communautés autochtones. On n'a trouvé aucune étude sur l'utilisation traditionnelle des terres ou des connaissances écologiques traditionnelles pour la région.

L'information existante et disponible ne permet pas d'indiquer que les peuples autochtones s'engagent actuellement dans des activités d'utilisation traditionnelle des ressources et des terres au sein de la zone du projet ou à proximité. Anaconda n'a connaissance d'aucune activité autochtone traditionnelle de pêche ou de chasse à proximité de la zone du Projet.

La Première Nation Qalipu, qui n'a aucune terre de réserve, est composée de 66 communautés Mi'kmaq traditionnelles, réparties sur 9 circonscriptions électorales. La communauté Qalipu la plus proche du Projet est Sop's Arm, située à environ 60 km au sud-ouest à White Bay.

La réserve Miawpukek est située à Conne River (côte sud de Terre-Neuve-et-Labrador), à 232 km du site du projet. Environ 860 personnes vivent sur la réserve de 36 km². Miawpukek n'a actuellement aucun droit traditionnel établi en dehors des limites de la réserve et Anaconda n'a connaissance d'aucune activité autochtone de pêche ou de chasse à proximité de la zone du projet. Plusieurs groupes autochtones détiennent des permis de pêche commerciale communautaire pour des zones situées le long de la route de navigation, telles que résumées dans le tableau 5-1.

Tableau 5-1 Permis de pêche commerciale communautaire autochtone pour des zones situées le long de la route de navigation

| Groupe autochtone | Détails du permis |
|--|---|
| Inuits du Labrador (gouvernement du Nunatsiavut) | <ul style="list-style-type: none"> • Trois entreprises de pêche côtière du poisson de fond autorisées à opérer dans la zone 3KL. • Deux permis de chasse au phoque qui donnent accès aux zones SFA 4 à 33 (à l'échelle de l'Atlantique). |
| Innus du Labrador (Nation innue) | <ul style="list-style-type: none"> • Entreprise de semi-hauturiers (65 à 100 pi) possédant un permis de pêche du poisson de fond autorisant l'accès à une variété de zones (à l'échelle de l'Atlantique), y compris la zone 3KLMN. • Un permis de pêche de la crevette dans la zone 6 (3K) relié à cette entreprise. • Entreprise côtière possédant un permis de pêche du poisson de fond à l'aide d'engins mobiles et fixes qui peut exploiter la zone 3KL. |
| Conseil communautaire de NunatuKavut | <ul style="list-style-type: none"> • Neuf entreprises côtières ayant accès à la pêche du poisson de fond dans la zone 3KL. • Deux des neuf entreprises détiennent également un permis de pêche de la crevette dans la zone 6 (3K). • Deux permis de chasse au phoque qui donnent accès aux zones SFA 4 à 33 (à l'échelle de l'Atlantique). |
| Conne River Mi'kmaw (première nation Miawpukek) | <ul style="list-style-type: none"> • Neuf entreprises qui ont accès à la zone 3KL. • Trois permis de pêche du thon qui ont accès à la zone 3LN. • Un permis de chasse au phoque qui donne accès aux zones SFA 4 à 33 (à l'échelle de l'Atlantique). |
| Première nation Qalipu Mi'kmaq | <ul style="list-style-type: none"> • Une entreprise côtière avec permis de poisson de fond permettant l'accès à la zone 3K et un permis de pêche de la crevette pour la zone 6 (3K), ainsi qu'un accès de pêche pélagique (hareng, maquereau et capelan) qui se produit près des côtes de la zone 3KL. |
| Mi'kmaq Alsumk Mowimsikik Koqoey Association | <ul style="list-style-type: none"> • Une entreprise détenant un permis de pêche du poisson de fond qui lui offre l'accès à la zone 3KL. |

Source : AMEC 2014

6.0 Participation et consultation des groupes autochtones

Anaconda n'a connaissance d'aucune activité autochtone traditionnelle de pêche ou de chasse à proximité de la zone du Projet, et aucune préoccupation n'a été soulevée à ce jour au sujet des activités existantes, malgré les développements et activités qui se poursuivent depuis près de 8 ans.

Lors du Forum d'affaires autochtones Mawio'mi 2016 (en mars), Anaconda a présenté son projet général aux membres Qalipu, sans oublier les plans d'installation du quai et de recyclage des stériles (le Projet). Cet engagement a permis l'embauche de quatre jeunes Qalipu, afin d'examiner les possibilités de réutiliser les déchets provenant de l'exploitation, y compris les stériles (de l'exploitation minière) et le sable fin (provenant du traitement). Les étudiants sont embauchés dans le cadre du Programme d'emploi des jeunes (programme vert) accompagné du programme d'aide à la recherche industrielle du Conseil national de recherches.

Anaconda continue de s'engager avec les membres Qalipu à cet égard et à l'égard d'autres possibilités liées à ses plans à court et à long terme dans la région. La Première Nation Qalipu n'a soulevé aucune préoccupation au sujet des activités en cours ou des plans d'Anaconda.

7.0 Consultation du public et des autres parties

Puisque le Projet est un petit rajout à la propriété existante de Pine Cove, Anaconda n'avait auparavant effectué aucun processus de consultation publique quant au Projet et, à ce jour, aucune préoccupation n'a été soulevée. Cependant, Anaconda tiendra une séance d'information publique à Baie Verte en novembre, afin de fournir un forum de communication bilatérale sur le Projet, à la fois pour informer la communauté locale des activités du Projet et pour solliciter les commentaires et préoccupations du public et des intervenants. Les commentaires, questions et préoccupations seront enregistrés et mis à la disposition des régulateurs aux fins d'examen.

Anaconda a consulté les organismes gouvernementaux fédéraux et provinciaux au sujet du projet, résumés dans le tableau 7-1.

Tableau 7-1 Résumé de la consultation avec les organismes de réglementation

| Organisme de réglementation | Détails de la consultation |
|---|---|
| Fédéral | |
| ACEE | Le 28 juillet 2016, Anaconda a fourni à l'Agence des renseignements sur le projet pour obtenir des conseils afin de déterminer si l'Agence considérait que le projet était une activité désignée ou non. Dans une correspondance écrite datée du 26 août 2016, l'Agence a indiqué qu'elle était d'avis que le projet comprenait une activité désignée et a demandé à Anaconda de soumettre une description du projet. |
| MPO – PPP | En mai et en juillet 2016, Anaconda a soumis au MPO les renseignements, dessins, vidéo sous-marine et photos du projet. Le MPO et Anaconda se sont également rencontrés sur place le 12 juillet 2016 et le 4 août 2016. Par une correspondance écrite datée du 30 mai 2016 et du 21 juillet 2016, le MPO a indiqué que le projet ne causerait pas de préjudice grave pour les poissons et n'aurait pas d'effets nocifs sur les espèces aquatiques répertoriées si les mesures d'atténuation recommandées étaient mises en œuvre. Le projet ne contrevient pas à la section 35(1) de la <i>Loi sur les pêches</i> , ou aux sections 32, 33 ou 58 de la <i>Loi sur les espèces en péril</i> . |
| TC – Transport maritime | Conformément au <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i> , Anaconda a soumis un Plan de sécurité maritime à TC aux fins d'examen et d'approbation. TC a approuvé le plan. |
| TC – Programme de protection de la navigation (PPN) | En faisant une auto-évaluation, Anaconda a déterminé que le projet n'entraîne pas dans le cadre d'un examen ou d'une approbation du PPN en vertu de la <i>Loi sur la protection de la navigation</i> . |

Tableau 7-1 Résumé de la consultation avec les organismes de réglementation

| Organisme de réglementation | Détails de la consultation |
|-----------------------------|--|
| Provincial | |
| MECTNL | Anaconda a transmis au MECTNL les renseignements sur le projet le 18 et 19 avril 2016 pour confirmer qu'il n'était pas assujéti à la procédure d'évaluation environnementale. Le MECTNL a répondu le 19 août 2016 et a confirmé que la procédure d'évaluation environnementale ne s'appliquait pas. |
| MRNTNL | Le 24 mai 2016, Anaconda a soumis au MRNTNL un addenda aux Plans de développement, de remise en état et de fermeture des Propriétés Pine Cove afin de traiter l'ajout de ce projet. Le MRNTNL a approuvé la modification le 2 juin 2016 après une visite du site. Le MRNTNL s'est rendu à nouveau sur le site le 25 août 2016 pendant la construction. |

Annexe A

Photos



Photo 1 : Site du projet (à droite) avant la construction



Photo 2 : Configuration du quai selon la construction

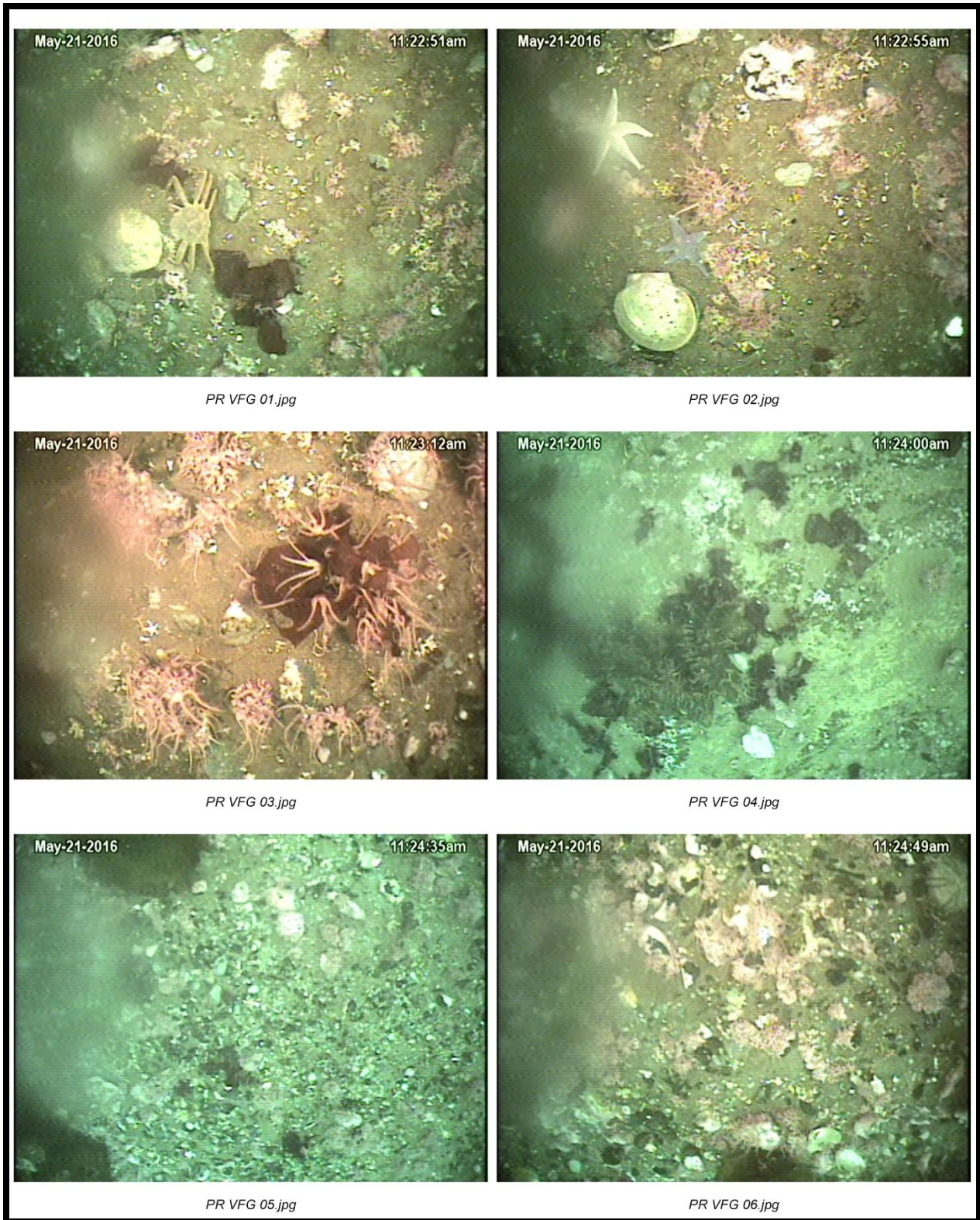


Photo 3 : Acquisitions vidéo sélectionnées à partir de la séquence de la zone du quai