

Point Rousse Marine Terminal Itée

Point Rousse – Projet d'agrandissement portuaire

SOMMAIRE DE LA DESCRIPTION INITIALE DU PROJET

Présenté à :

l'Agence d'évaluation d'impact du Canada

Présenté par :

Point Rousse Marine Terminal Itée

Case postale 184

325, Autoroute 410

Baie Verte (Terre-Neuve-et-Labrador), Canada A0K 1B0

Décembre 2025

TABLE DES MATIÈRES

	N° de page
ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS	V
1 INTRODUCTION	1
1.1 Aperçu du projet.....	1
2 PARTIE A : RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.....	5
2.1 Sommaire des consultations	5
2.2 Consultation des Autochtones.....	6
2.3 Évaluations régionales et stratégiques	6
2.3.1 Évaluations régionales.....	6
2.3.2 Évaluations stratégiques.....	7
3 PARTIE B : RENSEIGNEMENTS SUR LE PROJET.....	8
3.1 Nécessité du Projet.....	8
3.2 Objectif du Projet.....	8
3.3 Dispositions du Règlement sur les activités concrètes	9
3.4 Description des composantes et activités du Projet.....	9
3.5 Composantes du projet	9
3.5.1 Route d'accès au port.....	11
3.5.2 Zones d'entreposage/de déchargement et remplissage du littoral.....	11
3.5.3 Protection en pierres de carapace	11
3.5.4 Route d'accès en remblai	12
3.5.5 Structure de quai	12
3.5.6 Barge.....	12
3.6 Activités de construction.....	12
3.6.1 Défrichage	12
3.6.2 Excavation, dynamitage et remblai	13
3.6.3 Route d'accès au port.....	13
3.6.4 Route en remblai, remplissage du littoral et placement de pierres de carapace 13	13
3.6.5 Infrastructure de quai.....	13
3.6.6 Mise en service.....	14
3.7 Activités opérationnelles.....	14
3.7.1 Entreposage et manutention des granulats, des pierres de carapace et des produits minéraux	14
3.7.2 Chargement des navires et circulation de navires.....	14
3.8 Remise en état et fermeture	15
3.9 Capacité et processus de production du Projet	16
3.10 Calendrier du Projet	16
3.11 Main-d'œuvre et professions.....	17
3.12 Autres solutions du Projet	17
3.12.1 Autres façons de réaliser le projet	17
3.12.2 Solutions de rechange au projet.....	18
4 PARTIE C : RENSEIGNEMENTS SUR L'EMPLACEMENT ET COORDONNÉES.....	19
4.1 Coordonnées géographiques proposées.....	19
4.2 Plans du site	19
4.3 Description officielle de la zone du Projet.....	19

4.4	Proximité des résidences et des communautés avoisinantes	19
4.5	Proximité des terres utilisées par les peuples autochtones	19
4.6	Proximité des terres fédérales.....	22
4.7	Description de l’environnement naturel existant	22
4.7.1	Environnement physique	22
4.7.2	Milieu marin	23
4.7.3	Environnement terrestre	24
4.8	Santé régionale et contexte socio-économique	26
4.8.1	Population.....	26
4.8.2	Main-d’œuvre.....	26
4.8.3	Ressources industrielles	26
4.8.4	Entreprises et services locaux	26
4.8.5	Services publics.....	27
4.8.6	Utilisation des terres et des ressources	27
4.8.7	Communautés autochtones	27
4.8.8	Ressources historiques.....	27
5	PARTIE D : PARTICIPATION ET EFFETS FÉDÉRAUX, PROVINCIAUX, TERRITORIAUX, AUTOCHTONES ET MUNICIPAUX.....	28
5.1	Soutien financier fédéral.....	28
5.2	Terres fédérales	28
5.3	Territoire de compétence ayant des pouvoirs ou des fonctions à l’égard du Projet....	28
5.3.1	Approbation fédérale.....	28
5.3.2	Approbation provinciale	28
5.3.3	Approbation municipale	29
6	PARTIE E : EFFETS POTENTIELS DU PROJET	30
6.1	Changements potentiels dans l’environnement	30
6.1.1	Milieu marin	30
6.1.2	Faune sauvage (y compris les oiseaux migrateurs)	32
6.1.3	Changements dans l’environnement sur le territoire domanial et transfrontalier 35	
6.1.4	Impact sur l’environnement des peuples autochtones.....	35
6.1.5	Impact sur la santé et le bien-être socio-économique des peuples autochtones	36
6.1.6	Émissions de gaz à effet de serre associées au Projet	36
6.1.7	Émissions et déchets liés au Projet.....	37
7	RÉFÉRENCES	39
7.1	Communications personnelles	39
7.2	Documents cités	39

LISTE DES FIGURES

Figure 1.1	Emplacement du projet	3
Figure 1.2	Installations existantes au terminal portuaire de Point Rousse	4
Figure 3.1	Composantes du projet	10
Figure 3.2	Emplacement de la station de pilotage et du projet	15
Figure 4.1	Limites de la concession pour le projet.....	20
Figure 4.2	Limites municipales des collectivités adjacentes	21

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 3.1	Calendrier et jalons du Projet proposé.....	16
Tableau 6.1	Estimation des émissions de gaz à effet de serre découlant du Projet	37

ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS

CDC CA	Centre de données sur la conservation du Canada atlantique
éq. CO ₂	équivalent en dioxyde de carbone
MPO	Pêches et Océans Canada
PL	port en lourd
EE	évaluation environnementale
ECGC	Environnement et Changement climatique Canada
FireFly	FireFly Metals Canada Itée
ASR	à des fins alimentaires, sociales et rituelles
GES	gaz à effet de serre
ha	hectare
LEI	<i>Loi sur l'évaluation d'impact</i>
AEIC	Agence d'évaluation d'impact du Canada
DIP	description initiale du projet
km	kilomètre
km ²	kilomètre carré
m	mètre
OPANO	Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest
T.-N.-L.	Terre-Neuve-et-Labrador
MECCCTNL	Ministère de l'Environnement, de la Conservation et du Changement climatique de Terre-Neuve-et-Labrador
NLESA	<i>Newfoundland and Labrador Endangered Species Act</i>
PRMT	Point Rousse Marine Terminal Itée
Qalipu	Qalipu Mi'kmaq First Nation
SAI	Shoreline Aggregate inc.
EEP	espèces en péril
LEP	<i>Loi sur les espèces en péril</i>
PPB	port pour petits bateaux

1 INTRODUCTION

Point Rousse Marine Terminal Itée (PRMT) (le Promoteur) a le plaisir de soumettre le présent résumé de la Description initiale du projet (DIP) d'agrandissement du port de Point Rousse (le Projet) conformément à la *Loi sur l'évaluation d'impact*.

Le Projet comprend la construction, l'exploitation et la fermeture ultérieure d'un terminal portuaire agrandi afin de soutenir principalement l'exportation de granulats de construction et de pierre de carapace provenant des activités de carrière de Shoreline Aggregates inc. (SAI). Il est assujéti à des processus fédéraux et provinciaux d'évaluation environnementale, qui exigent la soumission d'une description initiale du projet à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC) conformément à la *Loi sur l'évaluation d'impact* (LEI) et la soumission d'un document d'enregistrement au ministère de l'Environnement, de la Conservation et du Changement climatique de Terre-Neuve-et-Labrador (MECCCTNL) en vertu de l'*Environmental Protection Act* de Terre-Neuve-Labrador. Afin de rationaliser l'examen réglementaire, un document combiné a été rédigé pour répondre aux exigences fédérales et provinciales. Ce document décrit les impacts environnementaux, sociaux et économiques potentiels du projet, ainsi que les mesures d'atténuation proposées pour favoriser un développement respectueux de l'environnement.

1.1 APERÇU DU PROJET

PRMT, une société sœur de SAI (c.-à-d. que les deux sociétés ont les mêmes actionnaires), propose l'agrandissement de l'infrastructure existante du terminal portuaire à Point Rousse, dans la péninsule de Baie Verte, à T.-N.-L. (figures 1.1 et 1.2). PRMT peut donner en sous-traitance certains services opérationnels à SAI et à d'autres tiers, tout en conservant la propriété du projet.

Le projet Point Rousse agrandira et modernisera les installations du terminal portuaire afin de soutenir la croissance économique régionale, la diversification industrielle et la transition du Canada vers une économie à faibles émissions de carbone. L'agrandissement augmentera la capacité globale d'exportation de SAI et fournira une infrastructure multi-utilisateurs pour les minéraux et les métaux en vrac provenant de projets régionaux de développement et d'exploitation minière. Situé dans la péninsule de Baie Verte, près d'un groupe de projets d'exploitation de minéraux critiques, le Projet comble les lacunes en matière d'infrastructure, réduit les émissions dues au camionnage, réduit les coûts et renforce les chaînes d'approvisionnement conformément à la Stratégie sur les minéraux critiques du gouvernement du Canada.

Depuis 2016, SAI exporte des granulats de qualité construction du terminal portuaire Point Rousse dans le cadre d'une gouvernance environnementale/réglementaire et d'un soutien communautaire robustes. Pour soutenir les opérations et répondre à la demande croissante de ressources, PRMT propose d'ajouter un deuxième quai pour accueillir une plus vaste gamme de produits, comme la pierre de carapace, pour prolonger les activités de plus de 30 ans et pour créer des synergies avec l'infrastructure existante. Grâce aux nouvelles carrières autorisées qui fournissent de la roche de haute qualité, SAI diversifiera les exportations tout en maintenant l'intendance environnementale.

En plus de permettre à SAI d'accroître ses exportations de granulats de qualité construction, l'expansion est stratégiquement conçue pour accueillir la capacité multi-utilisateurs de produits minéraux et métalliques en vrac provenant de projets de développement et d'exploitation minière régionale, y compris les concentrés et les matériaux semi-raffinés et entièrement raffinés. PRMT participe actuellement à des négociations commerciales avec FireFly Metals Canada Itée (FireFly) concernant l'expédition future du concentré de FireFly provenant de son projet minier Ming à Green Bay, qui a récemment été libéré du processus provincial d'évaluation environnementale (EE). Bien qu'on ne s'attende pas à ce que ce matériau soit prêt à être exporté avant plusieurs années (c.-à-d. après l'obtention des permis et la construction du Projet), son expédition ultérieure, ainsi que celle d'autres produits minéraux et métalliques régionaux, compléterait les objectifs de l'agrandissement en cours du terminal.



Figure 1.2 Installations existantes au terminal portuaire de Point Rousse

2 PARTIE A : RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Nom du projet : Point Rousse – Projet d’agrandissement portuaire (le Projet)

Secteur : Opérations maritimes
Lieu : Pine Cove, Baie Verte (Terre-Neuve-et-Labrador)
Nom du promoteur : Point Rousse Marine Terminal limitée
Adresse du promoteur : Case postale 184
325, Autoroute 410
Baie Verte (Terre-Neuve-et-Labrador), Canada A0K 1B0

Principale personne-ressource : M. Scott Bailey
Président et directeur général
Case postale 184
325, Autoroute 410
Baie Verte (Terre-Neuve-et-Labrador), Canada A0K 1B0
709-532-4642
sbailey@guybailey.net

**Principale personne-ressource
aux fins de l’évaluation
environnementale :** M. Shannon Lewis
Coordonnateur de projet
Case postale 184
325, Autoroute 410
Baie Verte (Terre-Neuve-et-Labrador), Canada A0K 1B0
709-532-4642
slewis@guybailey.net

2.1 SOMMAIRE DES CONSULTATIONS

PRMT, par l’entremise de SAI, consulte activement les parties prenantes depuis 2016 dans le cadre d’événements miniers régionaux et de forums publics, y compris la Conférence sur le secteur minier à Baie Verte, les assemblées générales annuelles de la Chambre de commerce, les dîners-causeries hebdomadaires des petites entreprises et les réunions du gouvernement.

La liste publique des participants de PRMT comprend des parties prenantes susceptibles d’être touchées et/ou intéressées de plusieurs groupes, notamment les suivants :

- Municipalités locales
- Organismes de réglementation (provinciaux et fédéraux)
- Agences de développement économique, instituts d’enseignement et de formation
- Associations environnementales et récréatives
- Associations commerciales et industrielles
- Groupes autochtones
- Utilisateurs maritimes de la région

Les activités de consultations comportaient des présentations, des réunions, des lettres et des affichages publics. Ces efforts visent à maintenir la transparence, à transmettre les mises à jour du projet et à recueillir des commentaires. Aucune préoccupation n'a été soulevée à ce jour concernant l'agrandissement du terminal portuaire ou les activités en cours. PRMT poursuivra ses activités de sensibilisation par le biais de mises à jour trimestrielles, d'événements annuels et de plateformes en ligne (site Web de SAI et médias sociaux). Un formulaire de demande de renseignements du public est examiné régulièrement pour répondre aux questions.

2.2 CONSULTATION DES AUTOCHTONES

PRMT reconnaît les contributions des peuples autochtones aux connaissances environnementales et a collaboré avec les communautés de Terre-Neuve-et-Labrador dans le cadre de la planification de son projet. Bien qu'il n'y ait pas de terres autochtones désignées dans la zone du Projet, PRMT reconnaît que des membres de la Qalipu Mi'kmaq First Nation (Qalipu), qui sont disséminés dans 67 communautés, pourraient être touchés. Les consultations de Qalipu ont eu lieu dans des courriels, des lettres et une réunion avec le chef de Qalipu et le directeur de l'industrie, de l'énergie et de la technologie pour donner les détails du Projet et solliciter des commentaires. Par ailleurs, PRMT a récemment collaboré avec d'autres groupes autochtones, notamment la Première Nation de Miawpukek, l'Assemblée du Nunatsiavut, la Première Nation innue et le NunatuKavut Community Council. Au moment de la préparation et de la présentation du présent document, PRMT n'avait pas reçu de réponses à ces lettres, ce qui porte à croire qu'il n'y a pas de préoccupations particulières à l'égard du Projet proposé.

PRMT demeure déterminé à poursuivre les consultations en continu et informera les groupes autochtones de l'envoi de la description initiale du projet (DIP) ou du document d'enregistrement, y compris un lien pour y accéder. La communication se poursuivra tout au long de la durée du Projet, et PRMT surveillera l'efficacité de ses méthodes de sensibilisation pour favoriser une participation constructive et la transparence. Si PRMT reçoit des réponses aux lettres envoyées, PRMT effectuera un suivi pour aborder les commentaires fournis avec les groupes autochtones et y répondre. Les consultations futures des Autochtones comprendront également des activités de sensibilisation par le biais des médias sociaux et des communications lors des jalons importants du Projet.

2.3 ÉVALUATIONS RÉGIONALES ET STRATÉGIQUES

2.3.1 Évaluations régionales

Les évaluations régionales, telles que définies, font référence à une étude ou à un plan dont la réalisation est terminée ou en cours concernant le Projet dans les régions où le Projet est proposé. Ce processus comprend les évaluations régionales effectuées en vertu de la *Loi sur l'évaluation d'impact* (LEI), ainsi que les études et les plans réalisés, éventuellement au nom d'un organe directeur autochtone.

Aucune évaluation régionale n'est ou n'a été effectuée en vertu de l'article 92 ou 93 de la LEI, ni par aucun ressort, y compris par un corps dirigeant autochtone ou en son nom, pour qui le Projet est pertinent.

2.3.2 Évaluations stratégiques

En vertu de la LEI, les évaluations stratégiques aident à aborder des questions générales comme le changement climatique. Environnement et Changement climatique Canada (ECCC) a élaboré une évaluation stratégique du climat dans le cadre de cet article, à la lumière de directives techniques sur la quantification et la réduction des gaz à effet de serre (GES) et la résilience climatique. PRMT a évalué les émissions de GES pour la construction et l'exploitation et s'est engagé à réduire les impacts tout au long de la durée de vie du Projet. Les mesures déjà mises en œuvre, telles que le passage du port du diesel au réseau électrique, ont réduit l'intensité des émissions. PRMT continue de suivre et de signaler les émissions et vise à réduire encore davantage les émissions grâce à de nouvelles technologies et à des améliorations opérationnelles.

3 PARTIE B : RENSEIGNEMENTS SUR LE PROJET

3.1 NÉCESSITÉ DU PROJET

Le Projet répond à la demande croissante de granulats de construction et de pierres de carapace de haute qualité sur les marchés national et international. Depuis 2016, SAI exporte des granulats concassés par le terminal portuaire de PRMT, en s'appuyant initialement sur une réserve de 10 millions de tonnes de stériles d'anciennes opérations minières. Cette réserve étant presque épuisée, deux nouvelles carrières ont été aménagées pour fournir de la roche de haute qualité pour diverses applications de génie civil. Les exigences strictes en matière de contrôle de la qualité et la nécessité de prévenir la contamination croisée entre les types de roches ont créé des défis logistiques, entraînant le besoin d'infrastructures supplémentaires pour séparer les matériaux pendant la constitution d'une réserve, la manutention et l'expédition.

L'agrandissement est important, car il n'existe pas de port équivalent capable d'exporter dans la région. Sans cet agrandissement, le transport de granulats ou de pierres de carapace vers d'autres ports augmenterait les coûts, les émissions et les risques pour la sécurité, ce qui compromettrait la compétitivité et les avantages économiques régionaux. De plus, le projet minier Ming à Green Bay proposé par FireFly peut utiliser d'autres quais autorisés, mais cet agrandissement offrira une plus grande marge de manœuvre pour les autres besoins opérationnels de SAI, ainsi qu'une meilleure adaptation à l'exportation de produits minéraux et métalliques provenant de projets miniers régionaux, y compris les concentrés et les matériaux semi-raffinés et entièrement raffinés.

3.2 OBJECTIF DU PROJET

Le Projet vise à maintenir la compétitivité à long terme à l'exportation en agrandissant le terminal portuaire de Point Rousse afin d'expédier efficacement les granulats provenant des deux nouvelles carrières de SAI. Ces gisements fournissent des types de roches de haute qualité distincts pour les marchés mondiaux du génie civil et des infrastructures côtières, ce qui nécessite une ségrégation stricte pour répondre aux normes internationales de traçabilité et d'assurance de la qualité. Ce besoin opérationnel stimule l'aménagement de zones de déchargement et de systèmes de manutention des matériaux pour éviter la contamination croisée. Sans cet agrandissement, l'absence d'installations d'exportation comparables en eau profonde obligerait à dépendre de ports éloignés, ce qui augmenterait les coûts, les émissions et les risques pour la sécurité, tout en mettant en péril les avantages régionaux pour l'économie et l'emploi.

Au-delà des granulats, le terminal modernisé soutiendra les exportations de minéraux et de métaux provenant de projets régionaux. En réduisant les goulets d'étranglement dans le transport et en permettant un accès efficace aux marchés internationaux, le Projet s'harmonise avec la Stratégie sur les minéraux critiques du gouvernement du Canada. L'ajout d'un deuxième quai permettra le chargement simultané ou alterné des navires, maintiendra la séparation des types de produits et appuiera la stratégie de croissance de SAI pour les projets d'infrastructure à grande échelle. Dans l'ensemble, l'agrandissement améliore l'efficacité opérationnelle, soutient le développement économique régional et améliore la résilience de l'infrastructure d'exportation de T.-N.-L.

3.3 DISPOSITIONS DU RÈGLEMENT SUR LES ACTIVITÉS CONCRÈTES

En vertu de la LEI, le Projet est admissible à titre d'activité concrète désignée en vertu de l'article 53 du *Règlement sur les activités concrètes*, puisqu'il comprend la construction d'un nouveau quai permanent conçu pour accueillir des navires de plus de 25 000 tonnes de port en lourd (TPL). Le quai proposé accueillera des navires allant jusqu'à 80 000 TPL, conformément aux critères de l'évaluation d'impact fédérale. Aucune autre activité envisagée pour le Projet n'est décrite dans le *Règlement sur les activités concrètes*.

À l'échelle provinciale, la Division de l'EE du MECCCTNL a confirmé que le Projet est une initiative désignée en vertu de l'article 26 du *Règlement sur l'évaluation environnementale (Environmental Assessment Regulations)* de Terre-Neuve-et-Labrador et qu'il doit être enregistré en vertu de la *Loi sur la protection de l'environnement (Environmental Protection Act)* de Terre-Neuve-et-Labrador. Un examen fédéral-provincial coordonné sera entrepris pour appuyer une évaluation approfondie.

3.4 DESCRIPTION DES COMPOSANTES ET ACTIVITÉS DU PROJET

Le Projet devrait se dérouler au cours d'une phase de construction pluriannuelle, en 2026-2027, en attendant les approbations réglementaires. Il comprend l'agrandissement du terminal portuaire par l'ajout d'un nouveau quai, le remplissage du littoral, une route en remblai, une structure de quai et une barge. Les infrastructures de soutien comprennent des zones d'entreposage/de déchargement côté terre et une route d'accès au port. Aucun dragage n'est nécessaire, mais du dynamitage est prévu pour la construction côté terre. L'alimentation électrique sera prolongée à partir du terminal existant; les services d'eau et d'égout pourraient être ajoutés plus tard au besoin.

Le nouveau quai suivra des méthodes de construction et d'exploitation semblables à celles de l'installation actuelle, qui est en exploitation depuis 2016 et a exporté plus de trois millions de tonnes de granulats. Les services maritimes existants, comme le pilotage et la gestion de la circulation de navires, sont déjà en place et continueront de soutenir les activités. Des solutions de rechange pour les structures de quai et de barge sont envisagées, les décisions finales de conception étant fondées sur le coût et la fonctionnalité.

3.5 COMPOSANTES DU PROJET

Le Projet comporte des composantes terrestres et maritimes, qui sont décrites ci-après. Les composantes du Projet sont illustrées à la figure 3.1.

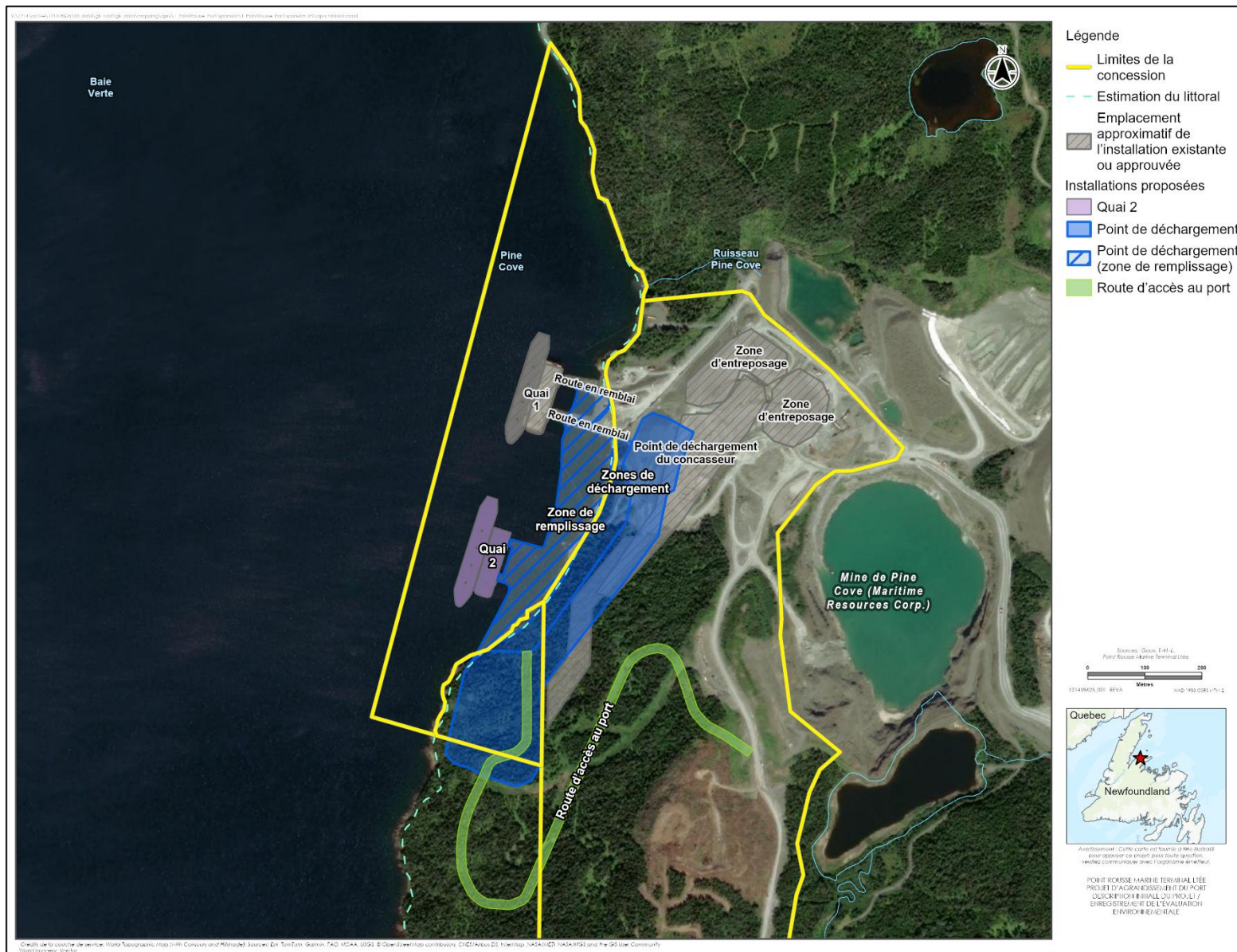


Figure 3.1 Composantes du projet

3.5.1 Route d'accès au port

Une nouvelle route d'accès au port sera construite pour relier la route d'accès existante à la deuxième zone de mouillage proposée (figure 3.1). Il faudra créer environ 1,4 kilomètre (km) de nouvelle route d'accès non revêtue, d'une largeur d'environ 20 m. La route sera construite au moyen de remblais provenant des zones d'entreposage de stériles, et la pierre concassée produite à la carrière de SAI servira de revêtement de la chaussée. Comme la route d'accès au port ne traverse pas de plans d'eau, aucun ponceau ou pont n'est nécessaire pour créer la route.

3.5.2 Zones d'entreposage/de déchargement et remplissage du littoral

Pour soutenir les activités actuelles et futures, PRMT construira des zones d'entreposage et de déchargement à terre (figure 3.1) totalisant environ 8,1 hectares (ha). Ces zones serviront à entreposer des granulats et des pierres de carapace, et un espace sera réservé à une utilisation potentielle par un tiers ou à un développement futur. Une réserve sera constituée avec des bases en terre et située à au moins 15 m de la laisse de haute mer. Par mesure de précaution, des mesures standard de contrôle de l'érosion et des sédiments seront mises en œuvre et maintenues régulièrement sur les sites d'entreposage. Ces contrôles peuvent comprendre des mesures de prévention de l'érosion, telles que des banquettes de détournement ou des fossés de dérivation et des étangs de décantation (au besoin), qui visent à rediriger l'écoulement des eaux de surface autour de la réserve. Des convoyeurs terrestres peuvent être ajoutés pour déplacer les matériaux entre les réserves et les navires.

Pour agrandir l'espace utilisable, environ 3,4 ha de rivage seront remplis au moyen de roches excavées pendant la construction des zones de déchargement terrestres. On reliera ainsi les quais existants et proposés et remplira la zone entre deux routes en remblai existantes. Collectivement, les zones de déchargement et de remplissage fourniront environ 11,5 ha d'espace opérationnel.

Le Projet comprend une infrastructure pour l'entreposage et la manutention des produits minéraux et métalliques provenant des activités minières régionales, principalement des produits minéraux, dans un bâtiment entièrement clos et étanche aux intempéries, d'une capacité utile estimée de 15 000 à 30 000 tonnes, ce qui sera confirmé à l'étape de la conception détaillée. Des systèmes de ventilation seront utilisés pour contrôler les fumées d'échappement à l'intérieur du bâtiment, et un système d'élimination des poussières sera installé pour contrôler les poussières diffuses aux points de transfert des convoyeurs. Une zone sera désignée pour permettre le lavage de l'équipement, et l'eau sera recueillie et éliminée dans une installation autorisée.

3.5.3 Protection en pierres de carapace

Des pierres de carapace seront placées le long de l'avant de la zone de remplissage du littoral (figure 3.1) pour protéger le littoral et contrôler l'érosion. Le matériau proviendra des carrières de SAI.

3.5.4 Route d'accès en remblai

Deux routes en remblai seront construites, d'une largeur d'environ 12 à 14 m, avec une empreinte au fond marin d'environ 30 m de largeur et de moins de 100 m de longueur, chacune s'étendant de la zone de déchargement à une structure de caisson en bois (figure 3.1). Elles seront constituées de remblai propre provenant des activités de construction (c.-à-d. le dynamitage et l'excavation) pour les composantes terrestres du Projet. Les pentes latérales seront protégées par un enrochement de protection pour prévenir l'érosion et assurer une stabilité à long terme.

3.5.5 Structure de quai

La structure de quai proposée sera adaptée à la configuration existante, de manière à accueillir des navires allant jusqu'à 80 000 TPL. Elle comprend deux caissons en bois (16 m × 16 m) aux extrémités des approches d'enrochement et quatre bornes d'amarrage en béton (3 m × 3 m) ancrées au substratum. PRMT envisage également d'autres aménagements, tels que des pieux en acier avec des structures de liaison en béton ou un quai fixe avec des pieux en acier et un pont en béton pour remplacer la barge. Ces solutions de rechange nécessiteraient le battage de pieux et l'installation de fondations profondes, les décisions de conception finales étant basées sur l'économie et la fonctionnalité du Projet. Les effets des deux méthodes de construction ont été pris en compte dans la DIP/l'enregistrement.

3.5.6 Barge

La structure de barge existante sur le site est une barge d'amarrage plat-pont à double usage d'une jauge brute approximative de 8 100 tonnes. Mesurant 117 m x 32 m, elle est conçue pour accueillir des navires jusqu'à environ 60 000 TPL. La nouvelle barge requise pour ce projet suivra une configuration et des spécifications similaires à celles de la barge existante (mais le nouveau quai peut accueillir des navires jusqu'à 80 000 TPL), ce qui permettra d'assurer l'uniformité avec les capacités opérationnelles et l'infrastructure actuelles.

3.6 ACTIVITÉS DE CONSTRUCTION

Les activités clés comprennent la préparation du site (défrichage, excavation, dynamitage, remblai), la construction d'une route d'accès au port et d'une route en remblai, le remplissage du littoral avec des pierres de carapace, la construction d'une infrastructure de quai et la mise en service.

3.6.1 Défrichage

La préparation du site commencera par le défrichage, ce qui nécessitera l'enlèvement des arbres et des broussailles, l'essouchement et la récupération de la couche arable des zones de déchargement et des routes d'accès. Les travaux seront conformes aux règlements provinciaux et éviteront les saisons de reproduction des oiseaux dans la mesure du possible; une surveillance environnementale sera assurée pendant les périodes de vulnérabilité. La végétation sera coupée près du sol à l'aide d'équipement approuvé, et des boteurs seront utilisés uniquement dans les zones à faible risque. Les matériaux enlevés seront gardés hors des cours d'eau et éliminés au-dessus des niveaux d'inondation. La couche arable et les matières organiques récupérées seront entreposées en vue de leur réhabilitation future, et des mesures de contrôle de l'érosion seront mises en place.

3.6.2 Excavation, dynamitage et remblai

Les activités d'excavation, de dynamitage et de remblai façonneront la zone de déchargement et la route d'accès au port au moyen de méthodes de terrassement standard. La roche sera le principal matériau excavé. Le till glaciaire sera enlevé à l'aide d'équipement conventionnel, tandis que la roche dure devra être dynamitée. Le dynamitage respectera les règles de sécurité et ne se produira pas dans le milieu marin. Il sera coordonné avec les activités des carrières et conçu pour réduire les effets sismiques et la dispersion des débris. Les déblais seront stockés pour empêcher l'envasement et utilisés pour la réhabilitation future. Des mesures standard de contrôle de l'érosion et des sédiments seront mises en œuvre et maintenues régulièrement sur les sites d'entreposage. Le remblai façonnera ensuite le terrain pour les infrastructures, y compris le nivellement, le remplissage et la construction de remblais et d'ouvrages de soutènement.

3.6.3 Route d'accès au port

Le Projet exige la construction d'une route d'accès au port non revêtue de 1,4 km, d'une largeur d'environ 20 m, conçue pour supporter les plus gros véhicules attendus et s'adapter au nivellement du site. Les matières organiques enlevées seront entreposées en vue de leur réhabilitation future. Des fossés de drainage seront installés au-delà des accotements pour gérer le ruissellement, sans que des ponceaux ou des ponts soient nécessaires. Le dynamitage peut être nécessaire pendant la construction.

3.6.4 Route en remblai, remplissage du littoral et placement de pierres de carapace

La technique de construction privilégiée pour la route en remblai consistera à placer le matériau de remplissage dans des élévateurs le long de la route en remblai et du littoral et à le comprimer jusqu'au pourcentage requis, tel que déterminé à partir des exigences de conception définitives. Au fur et à mesure que la route en remblai et le remplissage progressent à partir du littoral, le noyau rocheux sera protégé par une couche de pierre filtrante et surmonté d'une pierre de carapace de taille appropriée. Des mesures de contrôle des sédiments, comme des filtres à limon, seront utilisées pendant les travaux dans l'eau. Les navires soutenant les opérations maritimes seront inspectés pour en assurer la navigabilité, et les activités seront interrompues lorsque les conditions météorologiques sont dangereuses.

3.6.5 Infrastructure de quai

Le quai comprendra deux approches d'enrochement, deux structures de caissons en bois et quatre bornes d'amarrage. L'enrochement sera placé à l'aide d'équipement lourd pour réduire la perturbation des eaux, et des clôtures flottantes anti-érosion seront utilisées au besoin. Des caissons en bois seront construits, lancés et coulés en place avec des roches de ballast sur des radiers préparés, puis remplis et nivelés. Les bornes d'amarrage seront ancrées au substratum exposé avec des fondations en béton. Aucun dynamitage ou dragage en milieu marin n'est requis. PRMT évalue également d'autres conceptions, y compris des pilotis en acier avec des structures de liaison en béton et des structures fixes, qui nécessiteraient le battage de pieux et des fondations dans les grands fonds marins. Ces solutions sont examinées plus en détail à la section 3.11 du document principal.

3.6.6 Mise en service

Une fois les principales activités de construction terminées, la prochaine étape consistera à mettre en service, à remédier aux lacunes et à démobiliser le site. Une fois que les problèmes de démarrage auront été résolus, le Projet passera à sa phase opérationnelle, au cours de laquelle la zone d'agrandissement sera ouverte pour l'accostage des navires et le chargement des matériaux.

3.7 ACTIVITÉS OPÉRATIONNELLES

La phase d'exploitation devrait durer plus de 30 ans, d'après les estimations actuelles de la source rocheuse disponible dans les deux carrières de SAI qui approvisionnent le Projet. Les activités opérationnelles sont axées sur deux activités principales : la constitution d'une réserve de granulats et de pierres de carapace, et l'expédition de ces matériaux.

3.7.1 Entreposage et manutention des granulats, des pierres de carapace et des produits minéraux

Les produits finis provenant des carrières voisines, tels que les granulats et les pierres de carapace, ainsi que les produits minéraux et métalliques des producteurs régionaux, seront transportés vers les zones d'entreposage par des convoyeurs terrestres ou des camions de transport, sans concassage ou autre transformation secondaire prévus. Les zones d'entreposage seront gérées de manière souple en fonction des besoins d'exportation, les produits étant entreposés selon leur taille pour le chargement des navires. Des contrôles standard de l'érosion et des sédiments seront appliqués et surveillés pour maintenir la conformité environnementale. L'entreposage des produits minéraux, comme le concentré, se fera dans un bâtiment d'entreposage situé dans la zone de déchargement proposée.

3.7.2 Chargement des navires et circulation de navires

Dans le cadre des activités de chargement des navires au terminal portuaire, on utilisera des convoyeurs et un chargeur radial mobile pour les produits finis, afin de terminer le chargement des granulats en trois jours. La pierre de carapace, en raison de sa taille, sera chargée séparément à l'aide de bennes et de grues au cours d'une période d'une semaine. Les expéditions devraient être interrompues en janvier et février en raison de l'état des glaces. Bien que la circulation de navires ait varié depuis 2016, l'expansion future et l'arrivée de nouveaux clients pourraient entraîner une augmentation modeste des expéditions au-delà du rythme initialement approuvé d'un navire par semaine.

Les produits minéraux seront chargés sur les navires à l'aide d'un convoyeur couvert doté de sections fixes et mobiles, reliant le bâtiment d'entreposage au quai. Deux chargeurs alimenteront une trémie à l'intérieur du bâtiment, qui est reliée au convoyeur, en vue de terminer le chargement du navire en deux jours. Le convoyeur sortant du bâtiment d'entreposage sera couvert pour atténuer les émissions potentielles de poussières pendant les opérations.

Le pilotage est obligatoire pour les navires en approche, et un poste de pilotage est situé à l'extérieur de la baie (figure 3.2). Des remorqueurs facilitent l'accostage et le départ des navires sans propulseurs latéraux. Les opérations maritimes se déroulent conformément aux protocoles de sécurité, d'environnement et d'urgence décrits dans le manuel du port, qui est fondé sur les normes internationales applicables aux opérations de vraquiers. Les navires de soutien sont inspectés pour en assurer la navigabilité, et les activités sont suspendues en cas de mauvais temps. Les procédures d'intervention d'urgence, y compris le confinement et le signalement des déversements, sont maintenues et seront mises à jour avant la mise en service du nouveau quai.

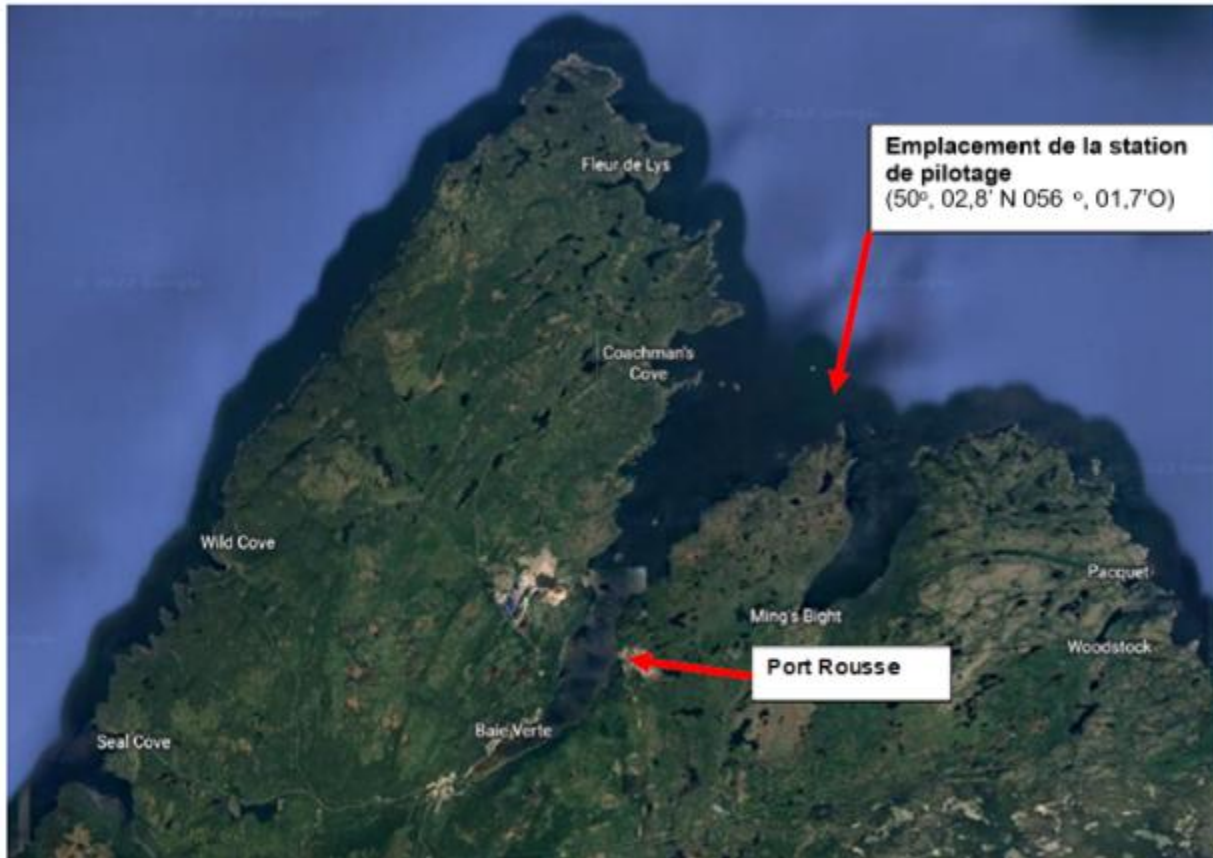


Figure 3.2 Emplacement de la station de pilotage et du projet

3.8 REMISE EN ÉTAT ET FERMETURE

À la fin de la phase opérationnelle du Projet, PRMT désaffectera les installations et procédera à la remise en état du site afin de répondre aux normes environnementales et réglementaires en vigueur à ce moment-là. Il peut s'agir d'enlever ou de gérer les infrastructures comme la route en remblai et le remplissage du littoral, selon les facteurs réglementaires et propres au site. Les caissons en bois seront démolis et la barge enlevée.

3.9 CAPACITÉ ET PROCESSUS DE PRODUCTION DU PROJET

Le projet doublera effectivement la capacité d'exportation de PRMT et augmentera considérablement l'espace de déchargement et d'entreposage disponible. Au cœur du Projet : la construction d'un deuxième quai maritime, conçu pour accueillir les volumes d'exportation accrus et soutenir la manutention d'une gamme plus large de produits de granulats et de produits minéraux et métalliques englobant une gamme de matériaux tels que les concentrés, les produits semi-raffinés et les métaux entièrement raffinés. La principale raison d'être opérationnelle du deuxième quai est l'efficacité logistique. L'infrastructure agrandie favorisera le rassemblement et le chargement efficaces, ce qui permettra à PRMT de répondre à la demande internationale croissante – en particulier en provenance de la côte est des États-Unis et des marchés émergents – et contribuera à la croissance économique dans la région de Baie Verte.

3.10 CALENDRIER DU PROJET

La construction du Projet devrait commencer au deuxième trimestre de 2026 et se terminer au deuxième trimestre de 2027, sous réserve de la libération du processus provincial d'évaluation environnementale et en supposant qu'aucune étude d'impact fédérale n'est requise. Si une évaluation fédérale ou provinciale supplémentaire était nécessaire, le début des étapes de délivrance des permis, de construction et d'exploitation serait ajusté pour correspondre à l'achèvement du processus d'EE. La phase de conception se déroulera en même temps que l'enregistrement de l'EE afin de rationaliser les échéanciers, et la délivrance des permis suivra une fois la conception stabilisée et l'approbation de l'EE obtenue. Une fois les opérations terminées, la mise hors service et la remise en état du site auront lieu conformément aux exigences réglementaires en vigueur à ce moment-là. Le calendrier et les jalons du Projet proposé sont présentés au tableau 3.1.

Tableau 3.1 Calendrier et jalons du Projet proposé

Activité/jalon du Projet	Date de début	Date de fin
Soumission de la DIP/du document d'enregistrement	Décembre 2025	--
Examen du document d'enregistrement provincial/libération de l'EE (en supposant un processus d'examen de 45 jours)	Décembre 2025	Janvier 2026
Examen de l'EE fédérale (phase 1 : planification)/approbation (en supposant un processus de 75 jours) : <ul style="list-style-type: none"> • Période de commentaires du public de 35 jours coordonnée avec le MECCCTNL • 10 jours pour préparer un résumé de problèmes • 20 jours pour permettre à PRMT de répondre au Résumé des problèmes 10 jours pour permettre à l'AEIC d'examiner les réponses et de déterminer si une autre évaluation d'impact s'impose	Décembre 2025	Février 2026
Octroi de permis	Mars 2026	Avril 2026
Phase de construction	Fin du T2 2026	T2 2027
Phase d'exploitation (durée de vie de carrière de 35 ans)	T3 2027	2062
Mise hors service et fermeture	2062	2062

3.11 MAIN-D'ŒUVRE ET PROFESSIONS

Le Projet nécessitera des rôles typiques dans les infrastructures civiles et portuaires, harmonisés avec le système de la Classification nationale des professions. La construction durera environ six mois et nécessitera environ 29 équivalents temps plein. Un plan sur le genre, l'équité, la diversité et l'inclusion guidera l'embauche inclusive et s'harmonisera avec les normes fédérales et provinciales. Le nombre définitif d'emplois sera confirmé dès que la conception du Projet sera finalisée.

PRMT donne la priorité à l'embauche et à la passation de marchés à l'échelle locale, en vue d'accroître les avantages pour la région où se déroulent les activités. À l'heure actuelle, 100 % des employés directs du terminal portuaire sont des résidents de T.-N.-L., et PRMT prévoit que la majorité des employés supplémentaires nécessaires pour la construction et l'exploitation du Projet seront également des résidents de T.-N.-L.

L'agrandissement générera des avantages en matière d'emploi au-delà des 29 ETP directement liés aux ports, afin de soutenir la croissance minière à l'échelle régionale et le développement économique global. Selon les consultations de la collectivité par des parties prenantes de l'industrie et des organismes locaux, l'emploi direct dans l'ensemble des exploitations minières de la région devrait augmenter considérablement et atteindre entre 1 200 et 1 500 ETP au cours des trois à cinq prochaines années. Ces améliorations, appuyées par une capacité portuaire accrue, permettront des exportations de minéraux plus efficaces, réduiront les goulets d'étranglement dans le transport et amélioreront la fiabilité opérationnelle pour les promoteurs régionaux. L'augmentation de la capacité portuaire réduira les goulets d'étranglement dans le transport, améliorera l'efficacité des exportations et créera des emplois indirects et induits dans les domaines de la logistique, des métiers et des services. L'effet cumulatif sur l'emploi régional, qui tient compte de la croissance du secteur minier, pourrait dépasser 3 000 emplois au cours des cinq prochaines années, qui seront directement soutenus par les 29 ETP directement liés au port. Cette croissance régionale stabilisera la main-d'œuvre régionale, réduira les mises à pied saisonnières et fera progresser les objectifs fédéraux de la Stratégie sur les minéraux critiques en libérant les infrastructures à usage partagé et en augmentant le potentiel économique du corridor minier du nord de Terre-Neuve.

3.12 AUTRES SOLUTIONS DU PROJET

3.12.1 Autres façons de réaliser le projet

Le quai original a été construit à l'aide de deux routes en remblai remplies et de caissons en bois pour soutenir une barge amarrée qui sert de quai et de plateforme de chargement. Cette méthode simple a permis de terminer la construction en quatre mois. Le deuxième quai utilisera la même approche, mais d'autres conceptions, telles que des pilotis en acier avec des structures de liaison en béton et une structure de pont fixe, seront prises en considération lors de la conception détaillée, en fonction du coût et de la fonctionnalité.

Aucun autre emplacement n'a été envisagé pour le deuxième quai en raison de sa proximité requise du quai d'origine et des carrières voisines. La construction à côté du quai actuel favorise l'efficacité opérationnelle, réduit les coûts et réduit les impacts environnementaux, comme l'augmentation des émissions de GES provenant du camionnage. L'emplacement répond également aux besoins logistiques en matière de séparation des navires et de bathymétrie. Bien que le positionnement exact du quai puisse être ajusté au cours de la conception détaillée, le choix du site est dicté par l'aspect pratique et les limites régionales.

3.12.2 Solutions de rechange au projet

Les possibilités d'agrandissement des installations portuaires sont limitées en raison de considérations environnementales et économiques. Deux possibilités ont été envisagées : le maintien du statu quo, qui limite la croissance de SAI en raison de la capacité limitée, et l'utilisation d'un autre port, ce qui n'est pas faisable en raison des coûts élevés du camionnage et des émissions accrues. Le deuxième quai proposé est la seule option viable, étant donné sa proximité de la source de granulats et les activités existantes. Il appuiera également les opérations à long terme à Baie Verte et créera plus d'emplois.

4 PARTIE C : RENSEIGNEMENTS SUR L'EMPLACEMENT ET COORDONNÉES

4.1 COORDONNÉES GÉOGRAPHIQUES PROPOSÉES

Le Projet est situé à Pine Cove, sur la côte est de la péninsule de Baie Verte, dans la baie Notre Dame, dans la circonscription de Baie Verte–White Bay. Il est adjacent au terminal portuaire existant construit en 2016, aux coordonnées 49° 57' 53" N, 56° 08' 18" O. Le site est situé à environ 5 km au nord-est de la ville de Baie Verte, dans le centre-nord de Terre-Neuve. Soulignons que le périmètre municipal de Baie Verte s'étend à moins de 1 km du Projet. Le Projet est accessible par un réseau routier établi, y compris la Route 414 (route La Scie), la Route 418 (chemin Ming's Bight) et la Route 410 (sentier Dorset) à partir de la Transcanadienne.

4.2 PLANS DU SITE

L'emplacement général du Projet est indiqué à la figure 1.1. L'emplacement des composantes du Projet est indiqué à la figure 3.1.

4.3 DESCRIPTION OFFICIELLE DE LA ZONE DU PROJET

Le Projet est situé à Pine Cove, dans le port de Baie Verte, sur la péninsule de Baie Verte. PRMT a obtenu la plupart des titres de propriété exigés pour les terrains et les plans d'eau des terres publiques, bien qu'une petite partie de la route d'accès au port et de la zone de déchargement nécessite encore une demande provinciale de droits d'occupation (figure 4.1).

4.4 PROXIMITÉ DES RÉSIDENCES ET DES COMMUNAUTÉS AVOISINANTES

Le Projet est situé dans une région éloignée de la péninsule de Baie Verte, qui soutient l'activité industrielle depuis les années 1960, notamment la mine Pine Cove. Les collectivités les plus proches sont la ville de Baie Verte, à environ 5 km au sud-ouest, qui a une population de 1 311 habitants, et Ming's Bight, à 7 km à l'est, qui a une population de 298 habitants (Statistique Canada, 2023; figure 4.2). Des chalets saisonniers sont également présents à proximité, les chalets les plus proches étant situés à environ 1,5 km au sud à Apsey Cove, tandis que d'autres se trouvent autour de l'étang Scrape, à environ 2,5 km au sud-est du site.

4.5 PROXIMITÉ DES TERRES UTILISÉES PAR LES PEUPLES AUTOCHTONES

Des résidents autochtones et non autochtones, y compris des membres des Premières Nations Qalipu et Miawpukek, vivent dans la zone du Projet. Une étude menée en 2020 par la Qalipu First Nation a relevé des zones de terres très utilisées pour des activités traditionnelles comme la chasse et la cueillette, mais aucune ne se trouvait à proximité du site du Projet (Qalipu, 2020). La Première Nation de Miawpukek est située sur la côte sud de Terre-Neuve, à environ 350 km par la route. Une enquête sur l'utilisation des terres et des ressources a été réalisée en 2025 à l'appui du projet minier Ming à Green Bay de FireFly (FireFly, 2025), qui a révélé une faible représentation autochtone à proximité du Projet, seulement 1 % des résidents s'identifiant comme Qalipu et 0,2 % comme Miawpukek.

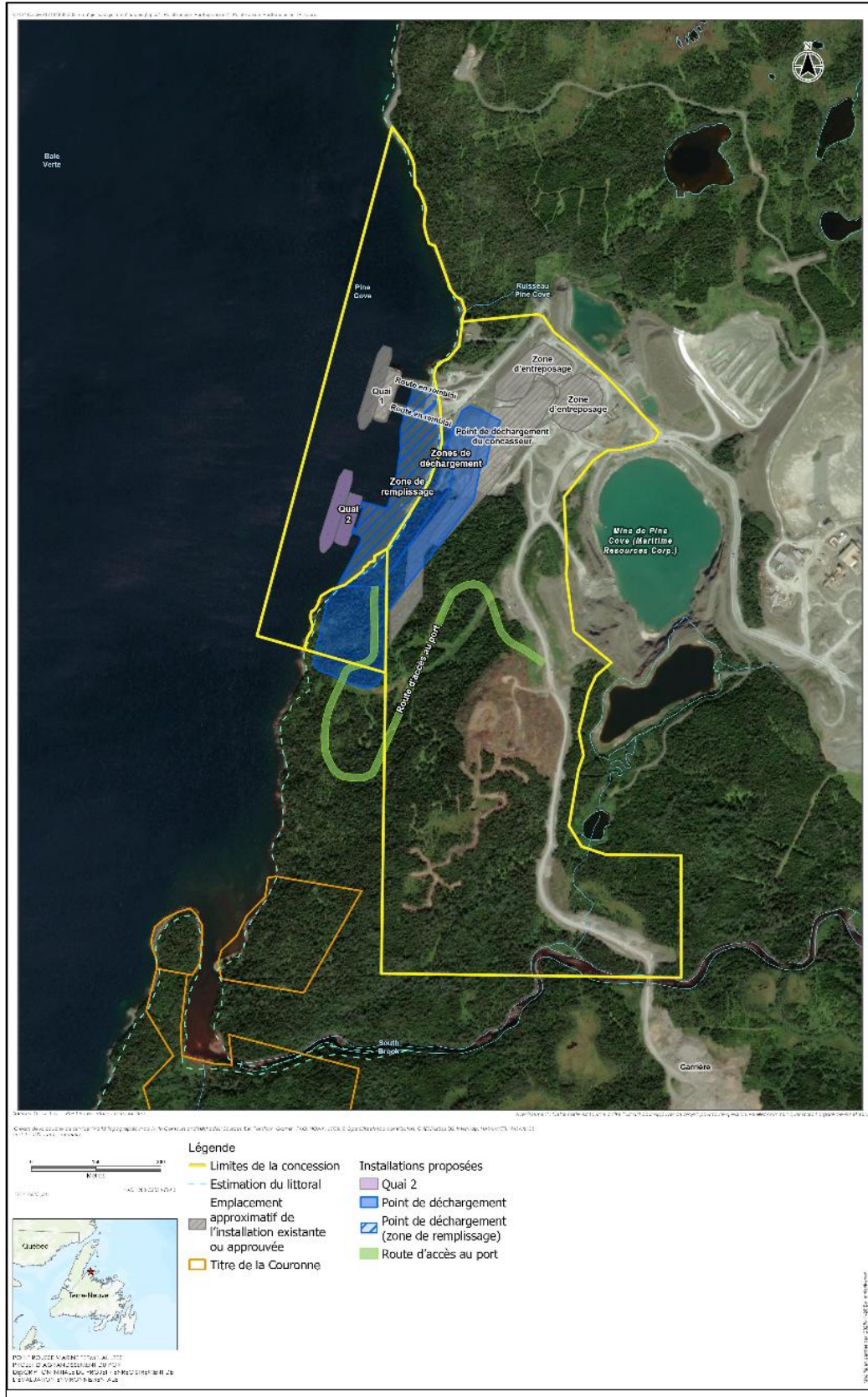


Figure 4.1 Limites de la concession pour le projet

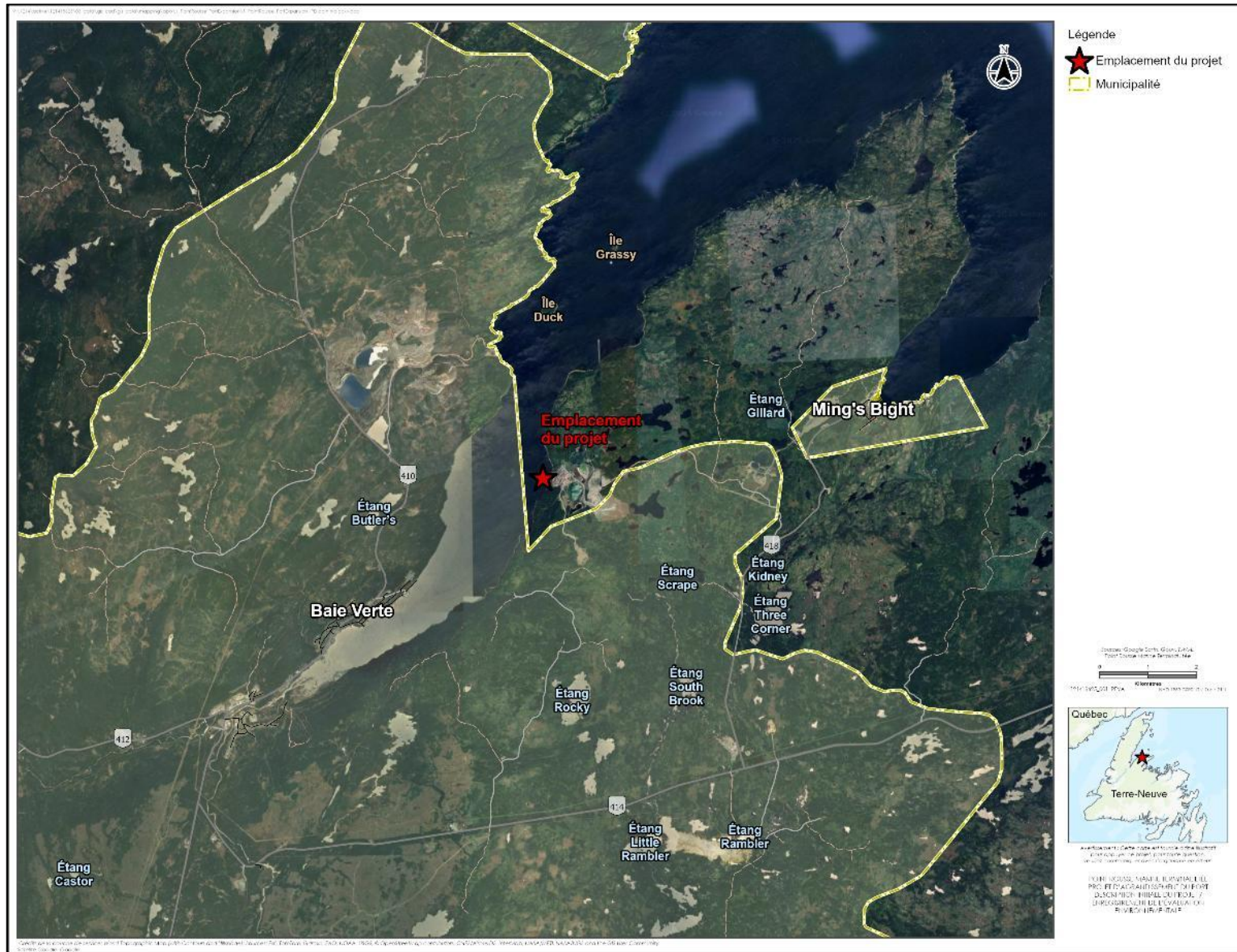


Figure 4.2 Limites municipales des collectivités adjacentes

4.6 PROXIMITÉ DES TERRES FÉDÉRALES

Il n'y a pas de terres ou d'installations appartenant au gouvernement fédéral situées dans l'empreinte du Projet. L'actif fédéral le plus proche est le quai des ports pour petits bateaux (PPB) situé à Ming's Bight (7 km).

4.7 DESCRIPTION DE L'ENVIRONNEMENT NATUREL EXISTANT

Les environnements physiques, biologiques et socio-économiques à proximité du Projet sont décrits dans les sections suivantes. Les descriptions et les renseignements présentés proviennent d'autres évaluations environnementales réalisées dans la région et d'autres sources accessibles au public, comme des revues de la littérature et des publications et rapports du gouvernement. PRMT reconnaît que des études de référence supplémentaires pourraient être nécessaires pour le Projet.

4.7.1 Environnement physique

4.7.1.1 Climat

Le Projet se déroule à la limite entre la sous-région du centre-nord de l'écorégion forestière du centre de Terre-Neuve et l'écorégion forestière de la côte nord (gouvernement de T.-N.-L., 2020). Le climat reflète un mélange des deux régions et partage le climat saisonnier typique de Terre-Neuve. Les données des Normales climatiques au Canada (de 1991 à 2020) de la station météorologique la plus proche (La Scie) sont fournies dans le document principal (ECCC, 2025a).

4.7.1.2 Qualité de l'air et pollution par le bruit

La surveillance de la qualité de l'air à Baie Verte (2016 et 2024) démontre des conditions généralement acceptables, avec des dépassements ponctuels de matières particulaires près de la mine Green Bay Ming (FireFly, 2025). Ces fluctuations sont temporaires et peu répandues. En raison de la proximité des mines et des carrières à Pine Cove, une qualité de l'air similaire est attendue au terminal portuaire. On s'attend à des niveaux de bruit de base typiques d'une zone industrielle, influencés par le chargement des navires, les opérations des carrières et les activités minières à proximité, ainsi que des contributions occasionnelles de la circulation et des véhicules récréatifs. Le terrain mixte et les terres humides de la région contribuent à réduire la propagation du bruit.

4.7.1.3 Géologie, terrain et sols

Le Projet est situé à Pine Cove, un passage sauvage en forme de croissant dans l'est de la péninsule de Baie Verte. Le littoral présente des pentes abruptes et des falaises avec une plage limitée. Les élévations à proximité du site varient de 60 à 120 mètres au-dessus du niveau de la mer, et le terrain est généralement vallonné, ses pentes allant jusqu'à 22 %. Les affleurements rocheux sont nombreux, et la couche superficielle est constituée de matériaux minces et non agglomérés comme la tourbe, le sable et le gravier. Certaines régions contiennent également un till sablonneux pauvre sur des dépôts fluvioglaciaires et de délavage près des principales rivières (Anaconda, 2016).

4.7.2 Milieu marin

4.7.2.1 *Caractéristiques physiques et qualité de l'eau*

Les niveaux d'eau à Baie Verte sont influencés par les marées semi-diurnes mixtes et le vent. L'amplitude des marées est généralement de 1,2 à 1,4 m pendant la marée de vives-eaux, et de 0,3 à 0,6 m pendant la marée de mortes-eaux. Baie Verte reçoit des afflux des bassins versants voisins et des rejets mineurs de sources municipales et maritimes (Anaconda, 2016). L'exploitation minière passée a entraîné une contamination par l'amiante et les métaux dans les plans d'eau en aval, tandis que les zones en amont demeurent intactes (GEMTEC, 2019; Stantec, 2013, 2016, 2019; FireFly, 2025). Les rejets de la mine Green Bay Ming prévue, qui entreront dans le bassin versant South Brook, devraient atteindre les niveaux de fond avant d'entrer dans Baie Verte au sud du Projet (FireFly, 2025).

4.7.2.2 *Poisson d'eau de mer et habitat*

La péninsule de Baie Verte sépare la baie Notre Dame de la baie White et abrite un milieu biologique marin diversifié (SNAP, 2009; TPSGC, 2010). Les plantes marines comme les zostères, le varech et les algues sont courantes, de même que les invertébrés comme les méduses, les homards, les crabes, les crevettes et les moules. Les espèces de poissons comprennent les poissons de fond (p. ex. la morue de l'Atlantique, le flétan et le turbot) et les poissons pélagiques (p. ex. le capelan, le hareng et le maquereau) (Dillon Consulting, 2016). Des requins (par exemple, des requins-pèlerins, des requins bleus et des requins-taupes communs), certaines espèces de loups de mer et des mammifères marins comme des globicéphales, des petits rorquals, des marsouins communs et des dauphins sont également présents. Des tortues luths ont été recensées dans la région (Dillon Consulting, 2016).

Un relevé par caméra lestée effectué en mai 2016 a permis d'évaluer les conditions du poisson et de l'habitat dans la partie marine de la zone du Projet, à des profondeurs allant des zones intertidales jusqu'à 20 m (Dillon Consulting, 2016). Le fond marin était principalement composé de sable et de gravier, avec des plaques de galets, de rochers et de débris de coquillages. La couverture d'algues, quoique clairsemée, comprenait des algues brunes filamenteuses, des espèces de varech et des algues coralliennes incrustantes. Bien que des zostères n'aient pas été observées, elles peuvent être présentes ailleurs à Baie Verte (MPO, 2014). La faune marine observée comprenait des éponges, des anémones, des coraux mous, des étoiles de mer, des ophiures, des oursins verts, des pétoncles, des crabes, des tanches-tautogues et des chabots – caractéristiques des habitats côtiers de Terre-Neuve (Dillon Consulting, 2016). Un examen effectué à l'aide de l'outil de cartographie des espèces en péril de Pêches et Océans Canada (MPO) n'a révélé aucun habitat essentiel et aucune zone d'importance écologique près du site du Projet (MPO, 2025).

4.7.2.3 Pêche existante et autres usagers de l'océan

Les pêches commerciales près de la zone du Projet dans la division 3K de l'Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest (OPANO) comprennent le flétan et le hareng de l'Atlantique, bien que les données soient limitées en raison des contraintes liées au filtrage de sécurité et à la cartographie – le homard, par exemple, est sous-représenté malgré l'activité locale récente (gouvernement du Canada, 2025). La pêche récréative à la morue, au capelan, au maquereau et au calmar est gérée par le MPO et comporte des restrictions saisonnières.

Aucun permis de pêche à des fins alimentaires, sociales et rituelles (ASR) n'est actuellement délivré pour la division 3K. Toutefois, des permis de pêche commerciale ont été accordés à la Qalipu Mi'kmaq First Nation, pour des espèces comme le maquereau, le homard, le pétoncle et le crabe des neiges (Rowe, correspondance personnelle).

La circulation des navires à proximité du site du Projet est généralement faible à modérée. L'activité des navires de charge est limitée, et l'utilisation récréative est rare. Bien qu'il puisse y avoir des activités localisées, ces dernières ne sont pas bien documentées (gouvernement du Canada et coll., 2025).

4.7.3 Environnement terrestre

4.7.3.1 Végétation

La végétation dans la forêt de la côte nord et de la sous-région centre-nord de la forêt du centre de Terre-Neuve est façonnée par les feux de forêt, le climat et l'exposition côtière. Les deux régions sont dominées par l'épinette noire et le sapin baumier, et les peuplements incendiés sont fréquents en raison des conditions sèches (PAANL, 2008a, 2008b).

La végétation près du site du Projet est principalement constituée d'épinettes et de sapins matures, qui ont en grande partie été coupés dans les années 1990. La repousse comprend l'aulne, le bouleau et le saule, et le bois mature restant a été endommagé par l'exposition au vent (JWL, 1992, 2007).

4.7.3.2 Écosystème aquatique

Le Projet est situé dans le bassin hydrographique de Pine Cove (environ 1,6 km²), qui a été fortement transformé par l'exploitation minière, y compris par l'enlèvement des étangs, le détournement des cours d'eau et l'indemnisation pour l'habitat. Des études en eau douce (de 1992 à 2007) ont désigné l'omble de fontaine comme la seule espèce de poisson, son habitat de frai étant limité et sa capacité anadrome étant nulle en raison des pentes abruptes (Gray et Gautreau, 2012; JWL, 1993, 2007).

4.7.3.3 Faune

La faune près de la zone du Projet comprend des mammifères terrestres typiques, comme l'original, l'ours noir, le lynx, le coyote et le renard roux, ainsi que divers petits mammifères comme le campagnol, le rat musqué, le vison, la loutre, le lièvre et l'écureuil (Stantec 2022). La présence du caribou est peu probable en raison de sa répartition historique (gouvernement de T.-N.-L., 2015).

La région de Baie Verte abrite une grande variété d'oiseaux terrestres, côtiers et marins, y compris des espèces d'oiseaux migrateurs au sens de la *Loi de 1994 sur la Convention concernant les oiseaux migrants*. Parmi les espèces fréquemment observées, mentionnons le bruant à gorge blanche, le roitelet à couronne rubis, le merle d'Amérique, la paruline à tête cendrée et le gros-bec errant (FireFly, 2025; Stantec, 2022). Une description complète de la faune et des espèces d'oiseaux de la région est fournie dans le document principal à la section 4.7.3.

4.7.3.4 Espèces en péril

Les espèces en péril (EEP) mentionnées dans le présent rapport sont celles qui sont visées par la *Loi sur les espèces en péril* (LEP) fédérale ou la *Newfoundland and Labrador Endangered Species Act* (NLESA), selon les évaluations du Comité sur la situation des espèces en péril au Canada. Les espèces dont la conservation est préoccupante ne sont pas officiellement inscrites sur la liste, mais elles peuvent être rares ou vulnérables dans la région, selon le classement du Centre de données sur la conservation du Canada atlantique (CDC CA, 2025).

Une recherche du CDC CA a permis de détecter un cas de faune rare à moins de 5 km du site du Projet, une observation d'un ours polaire (*Ursus maritimus*) en 2023, classé dans la catégorie des espèces préoccupantes en vertu de la LEP et dans la catégorie des espèces vulnérables en vertu de la NLESA. Parmi les autres espèces potentiellement présentes, mentionnons le fondule barré, la mouette blanche, le bec-croisé des sapins et le quiscale rouilleux, tandis que la présence d'autres espèces comme la martre de Terre-Neuve et l'érioderme boréal est considérée comme peu probable (CDC CA, 2025). En plus de la recherche du CDC CA, une étude préliminaire a été effectuée pour recenser les EEP pouvant être présentes dans la zone du Projet ou à proximité. Ces résultats sont présentés dans le tableau 4.3 du document principal.

Aucun habitat marin ou terrestre désigné essentiel à proximité de la zone du Projet. Il n'y a pas non plus de refuge d'oiseaux migrateurs ou de zone importante pour la conservation des oiseaux à proximité du Projet.

4.8 SANTÉ RÉGIONALE ET CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE

4.8.1 Population

Le Projet est situé dans une région rurale de la péninsule de Baie Verte, les collectivités les plus proches accessibles par la route étant Baie Verte (1 311 habitants) et Ming's Bight (298 habitants), selon le recensement de 2021 de Statistique Canada (Statistique Canada, 2023).

En 2021, la population de la zone économique 11, qui comprend la péninsule de Baie Verte et la région de Springdale, se chiffrait à 12 650 habitants. Ce nombre représente un déclin de 4,5 % par rapport à 2016, année où la population était de 13 250 habitants. Au cours de la même période, la population globale de T.-N.-L. a diminué de 1,8 %, passant de 519 715 à 510 550 habitants. L'âge médian dans cette zone était de 55 ans, ce qui est nettement plus élevé que l'âge médian provincial de 48 ans. Selon les données du recensement, la population de la région est en baisse constante depuis 1986 (Community Accounts, 2022).

4.8.2 Main-d'œuvre

Dans la zone économique 11, le taux d'emploi des personnes de 15 ans et plus est de 36,2 %, une proportion inférieure à la moyenne provinciale de 47,5 %. Le taux de chômage se situe à 23 %, ce qui est nettement supérieur au taux provincial de 15,2 %. La population active de cette zone compte environ 5 245 personnes. Le tableau 4.4 du document principal présente une ventilation de l'emploi par profession pour la zone économique 11.

4.8.3 Ressources industrielles

La région de Baie Verte a des antécédents de longue date d'exploitation minière, à commencer par la mine de cuivre et de soufre Terra Nova dans les années 1850, pour se poursuivre par des opérations majeures comme la mine d'amiante (de 1955 à 1995) et la mine de cuivre et d'or Consolidated Rambler (de 1964 à 1982). Depuis 2016, la région a connu une revitalisation du secteur minier, plusieurs sites ayant été développés ou remis en service, y compris le site de la mine Ming par Rambler Metals and Mining et maintenant FireFly, ainsi que les développements en cours associés au projet Point Rousse et à l'usine de Pine Cove par Anaconda/Signal Gold et Maritime Resources, qui appartient maintenant à New Found Gold Corp.

4.8.4 Entreprises et services locaux

La péninsule de Baie Verte offre un amalgame de services industriels et communautaires. En plus de son solide héritage minier, la région accueille des petites et moyennes entreprises. Baie Verte est un centre régional qui offre des services gouvernementaux, des soins de santé, des services éducatifs et des installations récréatives (ville de Baie Verte, 2025). Le campus de Baie Verte du Collège de l'Atlantique Nord joue un rôle clé dans les études postsecondaires et l'aide à l'emploi; il compte environ 70 étudiants à temps plein et 300 participants à la formation continue chaque semestre (Collège de l'Atlantique Nord, 2024). Les services publics comprennent un détachement de la GRC, des services d'incendie volontaires et des services d'ambulance assurés par Central Health.

4.8.5 Services publics

La région de gestion des déchets de Baie Verte s'étend de Westport à Brighton, et les déchets sont transportés de 12 stations de transfert à l'installation de gestion des déchets de Norris Arm. L'installation a été agrandie en 2016 pour desservir les régions du Centre et de l'Ouest (NLDMAE, 2019; NL Department of Municipal Affairs, 2012; Central Regional Service Board, 2019).

L'eau potable de Baie Verte provient de l'étang Southern Arm et est traitée par chloration et filtration, mais les cotes actuelles de qualité de l'eau ne sont pas disponibles (NLDECCC, 2025). La ville ne dispose pas d'installation d'assainissement et dépend de quatre émissaires d'évacuation (Uthman, 2019).

4.8.6 Utilisation des terres et des ressources

La chasse (ours, orignal, canard, rat musqué, renard) et la pêche intérieure (truite et saumon) sont connues dans la région. Le Projet est situé dans la zone de gestion de l'orignal 14, et le caribou n'est pas chassé dans la péninsule à l'heure actuelle. La chasse et le piégeage de la faune sont réglementés par le ministère des Pêches, de la Foresterie et de l'Agriculture de T.-N.-L. au moyen de lignes directrices et de quotas annuels. Il n'y a pas d'aires protégées sur le site du Projet; les plus proches sont le parc provincial Flatwater Pond (à 24 km) et le parc provincial Main River Waterway (à 60 km).

4.8.7 Communautés autochtones

Les communautés autochtones de l'île comprennent la Première Nation de Miawpukek et la Qalipu Mi'kmaq First Nation. Ces communautés, y compris l'utilisation traditionnelle des terres et des ressources, sont examinées plus en détail aux sections 2.4 et 4.5 du document principal.

4.8.8 Ressources historiques

Une évaluation de l'aperçu des ressources historiques réalisée en 2024 pour le projet minier Ming à Green Bay, qui recoupe l'empreinte du projet PRMT, a permis de recenser 67 sites archéologiques enregistrés dans la péninsule de Baie Verte, y compris des sites de l'époque préeuropéenne et historique près de Fleur de Lys, Cow Cove et Green Bay (Stantec, 2024). Aucun site de ressources historiques connu n'a été enregistré dans la zone immédiate du Projet. De plus, aucune ressource historique n'a été trouvée lors de la préparation du site pour le terminal portuaire existant ou les carrières adjacentes.

5 PARTIE D : PARTICIPATION ET EFFETS FÉDÉRAUX, PROVINCIAUX, TERRITORIAUX, AUTOCHTONES ET MUNICIPAUX

5.1 SOUTIEN FINANCIER FÉDÉRAL

Le coût estimatif de l'agrandissement du port est de 20 millions de dollars canadiens. Le financement du projet proviendra de PRMT, directement et par le biais d'ententes d'exploitation, des partenaires affiliés de PRMT (c.-à-d. SAI) et potentiellement des organismes de financement provinciaux et fédéraux, le cas échéant.

5.2 TERRES FÉDÉRALES

Il n'y a pas de terres fédérales situées dans l'empreinte du Projet.

5.3 TERRITOIRE DE COMPÉTENCE AYANT DES POUVOIRS OU DES FONCTIONS À L'ÉGARD DU PROJET

Plusieurs permis, approbations ou autres autorisations fédéraux, provinciaux et municipaux pourraient être requis après la soumission et l'approbation de la DIP/du document d'enregistrement et avant le début de la construction. Ces permis sont indiqués à la section 5.3 du document principal.

5.3.1 Approbation fédérale

Le Projet est assujéti à un examen fédéral en vertu de la LEI, puisqu'il est qualifié d'« activité concrète désignée » en vertu de l'article 53 du *Règlement sur les activités concrètes*. La DIP doit être soumise à l'AEIC, qui déterminera si une évaluation d'impact complète s'impose. S'ils sont approuvés, plusieurs permis fédéraux peuvent être nécessaires, y compris des autorisations en vertu de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes*, de la *Loi sur les pêches*, de la *Loi sur les explosifs*, de la *Loi sur les espèces en péril* et de la *Loi de 1994 sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs*.

5.3.2 Approbation provinciale

En vertu de l'article 26 du *Règlement sur l'évaluation environnementale* (Environmental Assessment Regulations) de T.-N.-L., le Projet doit être enregistré comme une initiative désignée. En plus de la libération de l'EE, plusieurs permis provinciaux peuvent être requis avant le début de la construction. Il s'agit notamment des approbations en vertu de la *Water Resources Act*, de l'*Environmental Protection Act*, de la *Forestry Act* et de la *Lands Act*.

5.3.3 Approbation municipale

Le Projet proposé est situé à l'extérieur des limites officielles de la ville de Baie Verte. Par conséquent, aucun permis municipal de développement ou d'utilisation des terres n'est actuellement requis pour la construction ou l'exploitation.

6 PARTIE E : EFFETS POTENTIELS DU PROJET

6.1 CHANGEMENTS POTENTIELS DANS L'ENVIRONNEMENT

En vertu de la LEI, l'AEIC exige que les DIP incluent une liste des changements négatifs non négligeables que le Projet peut causer à des composantes de l'environnement relevant de la compétence fédérale. En voici des exemples :

- Poisson et habitat du poisson au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur les pêches*
- Espèces aquatiques, au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur les espèces en péril*
- Oiseaux migrateurs, au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi de 1994 sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs*

Les effets potentiels sur ces composantes sont décrits en détail aux sections 6.1.1 et 6.1.2 du document principal. D'autres composantes environnementales qui ne relèvent pas de la compétence fédérale, comme les utilisateurs maritimes et d'autres espèces sauvages, sont également prises en considération pour appuyer le processus provincial d'évaluation environnementale. Des mesures d'atténuation préliminaires sont identifiées, et d'autres mesures d'atténuation seront élaborées au fur et à mesure de l'avancement de l'évaluation.

6.1.1 Milieu marin

La présente section décrit les effets écologiques et socio-économiques potentiels du Projet sur le milieu marin côtier, en mettant l'accent sur le poisson et son habitat, les espèces aquatiques en péril et les utilisateurs maritimes. Ces composantes sont évaluées collectivement afin de fournir une compréhension intégrée de la façon dont les activités du Projet peuvent influencer sur les fonctions écologiques et l'utilisation des ressources. Les espèces marines potentiellement touchées comprennent les poissons de fond, les poissons pélagiques, les mammifères marins, les invertébrés benthiques (p. ex., les moules, les palourdes, les pétoncles, le homard et le crabe) et la flore marine comme les algues et le varech.

Les effets socio-économiques peuvent inclure la perturbation des pêches autochtones, récréatives et commerciales. La pêche récréative cible la morue, le capelan, le maquereau et le calmar, tandis que la pêche commerciale dans la division 3K de l'OPANO se concentre sur le flétan et le hareng, l'activité étant limitée à proximité du Projet. Les groupes autochtones détiennent des permis commerciaux de pêche communautaire, mais aucun permis ASR valide n'est en place. La circulation des navires est généralement faible à modérée.

Le Projet devrait avoir une incidence sur ces composantes tout au long de toutes les phases, la plupart des effets étant prévus pendant la construction. Les effets et les mesures d'atténuation sont présentés ci-après; toutefois, une description approfondie est fournie à la section 6.1.1 du document principal.

6.1.1.1 Effets potentiels et atténuation pendant la construction

Pendant la construction, le Projet pourrait avoir une incidence sur les composantes écologiques et socio-économiques du milieu marin. Certaines activités clés comme le défrichage du littoral, l'excavation, le remplissage et l'installation d'infrastructures pourraient entraîner la perte d'habitat, la sédimentation, des effets attribuables au bruit et l'introduction potentielle d'espèces aquatiques envahissantes. Ces effets peuvent perturber les poissons, les invertébrés et d'autres espèces marines, et perturber les pêches locales en réduisant l'accès, en endommageant les engins et en réduisant les taux de capture.

Pour atténuer ces impacts, les mesures comprendront le contrôle des sédiments (par exemple, des filtres à limon), la prévention des déversements, la lutte contre les poussières, les limites de vitesse des navires et les études sur l'habitat réalisées avant la construction pour éviter les zones vulnérables comme les herbiers de zostères. Des techniques d'atténuation du bruit pour le battage de pieux et des protocoles de biosécurité pour l'équipement et les navires seront également employés. Les pêcheurs et les utilisateurs maritimes seront informés à l'avance afin de limiter les perturbations et de favoriser la navigation sécuritaire.

La construction des zones de déchargement et d'entreposage à proximité du milieu marin nécessitera le défrichage et le remplissage des terres, ce qui pourrait entraîner une sédimentation et une perturbation de l'habitat. Pour atténuer ces effets, des mesures de contrôle de l'érosion et des sédiments, comme des filtres à limon et des zones tampons pour protéger les plans d'eau naturels, seront mises en œuvre. La mise en place de pierres de carapace et de pierres filtrantes pourrait accroître la complexité de l'habitat et attirer des espèces marines, ce qui pourrait profiter à des espèces benthiques comme le homard. Toutefois, ces avantages ne sont pas considérés comme une compensation officielle.

PRMT demandera l'autorisation en vertu de l'alinéa 35(2)(b) de la *Loi sur les pêches* et élaborera un plan de compensation des pêches maritimes en consultation avec le MPO. Le bruit sous-marin provenant du dynamitage et du battage de pieux peut affecter les espèces marines. Par conséquent, des mesures d'atténuation telles que la réduction de la taille des charges et le respect des directives sur le dynamitage seront appliquées. La circulation de navires liée à la construction devrait être temporaire et localisée, et une mobilisation proactive devrait être prévue pour informer les utilisateurs maritimes et réduire les perturbations.

6.1.1.2 Effets potentiels et atténuation pendant les opérations

Pendant les opérations, le Projet pourrait avoir des répercussions sur les composantes écologiques et socio-économiques du milieu marin, principalement en raison de la présence et des déplacements des navires. Les effets potentiels comprennent des changements de comportement chez les espèces marines dus au bruit et aux vibrations, un risque accru de collisions entre les navires et les mammifères marins et des conflits de navigation pour les autres utilisateurs maritimes. Ces impacts sont les plus susceptibles de se produire le long de la voie maritime entre le port et la zone de pilotage.

Pour atténuer ces effets, PRMT réduira le bruit des moteurs des navires à quai, limitera la vitesse des navires à 8 nœuds dans les eaux côtières et utilisera les services de pilotage pour améliorer la sécurité de la navigation. Les navires respecteront également les règlements pertinents, y compris la gestion des eaux de ballast, afin de prévenir les espèces aquatiques envahissantes. Les infrastructures sur le littoral seront surveillées et entretenues pour prévenir les dommages causés par les vagues ou les glaces et éviter les dangers pour la navigation.

6.1.1.3 Effets potentiels et atténuation pendant les la remise en état et la fermeture

Le Projet devrait être en activité pendant environ 30 ans, après quoi les activités de remise en état et de fermeture comprendront l'enlèvement des caissons en bois et de la barge de la structure du quai, tandis que la route en remblai et le remplissage du littoral resteront et seront pris en charge à long terme. Bon nombre des effets potentiels et des mesures d'atténuation relevées pour la phase de construction – comme le bruit sous-marin et la remise en suspension des sédiments – s'appliqueront également pendant la fermeture. Les activités de remise en état seront conformes aux règlements fédéraux et provinciaux en vigueur à ce moment-là.

6.1.1.4 Résumé des effets potentiels

Bien que des effets négatifs non négligeables potentiels sur le milieu marin découlant des activités du Projet soient prévus, grâce à la mise en œuvre de mesures d'atténuation, il ne devrait pas y avoir de menaces pour la persistance à long terme des poissons, des espèces ou des populations de mammifères marins à proximité du Projet, ni d'effets qui vont à l'encontre des buts, objectifs ou activités des stratégies de rétablissement, des plans d'action et des plans de gestion.

6.1.2 Faune sauvage (y compris les oiseaux migrateurs)

La présente section évalue les effets potentiels du Projet sur les oiseaux migrateurs et d'autres espèces sauvages, y compris les EEP, qui sont regroupées en raison des besoins communs en matière d'habitat et des stressés environnementaux semblables, comme le bruit, l'altération de l'habitat et l'activité humaine. Les effets sur les espèces communes sont considérés comme des indicateurs des impacts sur les populations vulnérables. La *Loi de 1994 sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs*, administrée par ECCC, protège les oiseaux migrateurs et leurs nids, tandis que les autres espèces sont protégées en vertu de la *Wild Life Act* provinciale.

Divers oiseaux terrestres, côtiers et marins peuvent se trouver à proximité du Projet, y compris des EEP, comme la mouette blanche, le bec-croisé des sapins et le quiscalpe rouilleux. Des EEP terrestres peuvent également être présentes. On s'attend à ce que les activités du Projet durant toutes les phases aient une incidence sur les oiseaux migrateurs et les autres espèces sauvages, la plupart des effets étant prévus pendant la construction. Les effets et les mesures d'atténuation sont présentés ci-dessous; toutefois, une description approfondie est fournie à la section 6.1.2 du document principal.

6.1.2.1 Effets potentiels et atténuation pendant la construction

Pendant la construction, plusieurs activités, comme le nettoyage et l'essouchement du littoral, l'excavation et le dynamitage, le placement de matériaux et l'aménagement des infrastructures, peuvent avoir des répercussions sur les oiseaux migrateurs et les autres espèces sauvages. Ces impacts peuvent inclure la mortalité directe, la destruction des nids ou des œufs et la perte de l'habitat essentiel pour les EEP. De plus, le bruit, les vibrations, l'éclairage artificiel et la présence humaine peuvent entraîner des changements de comportement, des blessures ou des perturbations sensorielles, tandis que les collisions avec des véhicules ou des navires peuvent entraîner des préjudices supplémentaires.

Pour atténuer ces effets, une série de mesures seront mises en œuvre. Le bruit sera réduit grâce à une restriction de la marche au ralenti, à une utilisation appropriée de l'équipement et à un entretien régulier. Les risques de collision seront gérés au moyen de protocoles de sécurité et de rapports d'incident. Le défrichage sera planifié en dehors des saisons de reproduction actives des chauves-souris et des oiseaux, et les travaux cesseront immédiatement si des caractéristiques clés d'habitat, comme des dortoirs ou des nids, sont découvertes, et les autorités compétentes en seront informées. Des zones tampons seront établies autour des zones vulnérables connues, et des équipes seront formées pour réagir adéquatement aux rencontres imprévues avec la faune.

Les déchets seront éliminés de manière appropriée pour éviter d'attirer les animaux. L'éclairage sera limité et masqué pour réduire la désorientation des espèces nocturnes, en particulier pendant les périodes de migration. Les délais et les exigences en matière de permis d'ECCC et d'autres organismes de réglementation seront respectés.

Si des oiseaux de mer ou d'autres espèces se retrouvent bloqués sur des navires, les exploitants doivent suivre les protocoles de manipulation établis, y compris l'obtention des permis nécessaires pour la remise en liberté. Les mammifères terrestres peuvent être touchés par la perte d'habitat, l'augmentation du bruit et l'activité humaine, bien que la présence industrielle de longue date dans la région suggère un certain niveau d'adaptation de la faune. Des changements de composition des espèces, comme la présence accrue de renards ou de coyotes, peuvent se produire. Pour réduire ces effets, de bonnes pratiques d'entretien seront adoptées tout au long du Projet.

6.1.2.2 Effets potentiels et atténuation pendant les opérations

Pendant la phase opérationnelle du projet, des activités comme la circulation de navires, le déplacement des véhicules sur place, l'utilisation de l'équipement et la présence de personnel peuvent avoir des répercussions sur les oiseaux migrateurs et d'autres espèces sauvages. Ces impacts peuvent inclure la mortalité directe, la destruction des nids ou des œufs et la perturbation de l'habitat essentiel pour les EEP. Le bruit, les vibrations, l'éclairage artificiel et l'activité humaine peuvent entraîner des changements de comportement, des blessures ou une utilisation altérée de l'habitat, tandis que les collisions avec des véhicules ou des navires peuvent entraîner des préjudices supplémentaires.

Pour atténuer ces effets, plusieurs mesures seront mises en œuvre. Le bruit sera réduit grâce à une restriction de la marche au ralenti, à une utilisation appropriée de l'équipement et à un entretien régulier. Les risques de collision seront gérés au moyen de protocoles de sécurité et de rapports d'incident. Si un nid d'oiseau est trouvé, les travaux s'arrêteront immédiatement et la zone demeurera intacte jusqu'à ce que le nid ne soit plus occupé ou que le plan de travail soit ajusté pour l'éviter. Des zones tampons seront établies autour des nids connus, et les équipes seront informées de la possibilité de nids non découverts et de la façon d'intervenir de manière appropriée.

Les déchets seront éliminés de manière appropriée pour éviter d'attirer des prédateurs. L'éclairage sera limité et masqué pour réduire la désorientation des espèces nocturnes, en particulier pendant les périodes de migration. Les délais et les exigences en matière de permis d'ECCC et d'autres organismes de réglementation seront respectés.

Bien qu'aucune autre perte d'habitat ne soit prévue pendant l'exploitation, les perturbations sensorielles et les risques de collision persisteront à des niveaux semblables observés pendant la construction. Les interactions avec la faune devraient ressembler à celles qui se produisent déjà au terminal existant.

Comme pendant la construction, les oiseaux de mer coincés à bord des navires doivent être manipulés conformément aux protocoles établis, et les permis appropriés doivent être obtenus pour leur remise en liberté. Les mammifères terrestres peuvent être affectés par le bruit et les activités humaines, et les espèces nocturnes peuvent être attirées ou désorientées par la lumière. Des changements dans les populations locales de mammifères, comme la présence accrue de renards ou de coyotes, peuvent se produire en raison de leur adaptabilité aux environnements humains. Pour réduire ces effets, de bonnes pratiques d'entretien seront adoptées tout au long de la phase opérationnelle.

6.1.2.3 Effets potentiels et atténuation pendant les la remise en état et la fermeture

Les activités concrètes associées à la remise en état et à la fermeture comprendraient l'enlèvement des caissons en bois et de la barge de la structure du quai. La route en remblai et le remplissage du littoral resteront en place, mais seront pris en charge à long terme. Bon nombre des activités, des effets potentiels et des mesures d'atténuation déjà décrits pour la phase de construction et d'exploitation sont également pertinents pour la remise en état et la fermeture, dans la mesure où ils s'appliquent aux oiseaux migrateurs et aux autres espèces sauvages. Les méthodes et activités de remise en état et de fermeture seront conformes aux exigences réglementaires fédérales et provinciales en vigueur à ce moment-là.

6.1.2.4 Résumé des effets potentiels

Bien que des effets négatifs non négligeables potentiels sur les oiseaux migrateurs et la faune découlant des activités du Projet soient prévus, grâce à la mise en œuvre de mesures d'atténuation, il ne devrait pas y avoir de menaces pour la persistance à long terme des poissons, des espèces ou des populations de mammifères marins à proximité du Projet, ni d'effets qui vont à l'encontre des buts, objectifs ou activités des stratégies de rétablissement, des plans d'action et des plans de gestion.

6.1.3 Changements dans l'environnement sur le territoire domanial et transfrontalier

Le Projet est situé sur des terres occupées par PRMT et non sur des terres fédérales, comme il est indiqué à la section 4.6. Par conséquent, on ne prévoit pas de changements négatifs non négligeables sur les terres fédérales comme conséquence directe ou indirecte du Projet proposé.

De plus, les effets environnementaux potentiels sont limités à la zone du Projet telle que définie dans le présent document. Par conséquent, le Projet ne devrait pas causer de changements négatifs non négligeables dans le milieu marin à l'extérieur du Canada en raison de la pollution. De même, il n'y a pas de changements négatifs non négligeables prévus dans les eaux interprovinciales, les eaux limitrophes ou les eaux internationales, au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur les ressources en eau du Canada*, qui résulteraient de la pollution causée par le projet.

6.1.4 Impact sur l'environnement des peuples autochtones

Le Projet pourrait entraîner des effets négatifs non négligeables potentiels sur la capacité des peuples autochtones d'accéder aux terres traditionnelles et de pratiquer la chasse, la pêche, la cueillette et des activités culturelles, en raison des répercussions sur le milieu marin et la faune. Toutefois, il n'y a pas d'utilisation traditionnelle documentée ou de sites culturels connus dans la zone du Projet. Les mesures d'atténuation décrites aux sections 6.1.1 et 6.1.2 seront mises en œuvre pour réduire les effets négatifs sur l'environnement, ce qui réduira également les effets non négligeables pour les peuples autochtones. Grâce aux mesures d'atténuation, on ne prévoit aucun effet négatif résiduel non négligeable sur les biens matériels patrimoniaux et culturels autochtones, l'utilisation actuelle des terres et des ressources à des fins traditionnelles et toute structure ou chose d'importance historique, archéologique, paléontologique ou architecturale, d'après l'information qui est à la disposition du public ou qui découle de l'engagement pris envers les peuples autochtones du Canada.

Il n'y a pas de terres autochtones désignées ou d'activités de pêche ASR connues dans la région. Toutefois, si de telles activités existent, les mesures d'atténuation décrites à la section 6.1.1 aideront à réduire les effets potentiels sur les pêcheurs autochtones. PRMT s'engage à tenir des consultations continues avec les groupes autochtones et maintiendra un dialogue constant et transparent pendant l'élaboration du Projet.

6.1.5 Impact sur la santé et le bien-être socio-économique des peuples autochtones

Des effets négatifs non négligeables potentiels sur la santé et le bien-être socio-économique des Autochtones pourraient se produire si les ressources naturelles utilisées à des fins traditionnelles ou commerciales étaient touchées, en particulier la pêche commerciale communautaire, qui est importante sur le plan culturel et économique. Toutefois, la présence d'Autochtones près du site est considérée comme faible, et les mesures d'atténuation réduiront les effets potentiels si de telles activités existent. L'agrandissement part d'un terminal existant sans incidence signalée et devrait procurer des avantages positifs grâce à l'amélioration de l'emploi et de l'infrastructure.

Comme il est indiqué à la section 4.6, le Projet ne sera pas réalisé sur des terres fédérales; toutefois, il est considéré comme un ouvrage ou une initiative du gouvernement fédéral au sens du paragraphe 3(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*. Cette définition englobe :

a) ceux qui se rapportent à la navigation et à la marine marchande, maritimes ou fluviales, notamment en ce qui concerne l'exploitation de navires et le transport par navire

Étant donné que le Projet comprend des activités d'infrastructure de terminaux portuaires et de transport maritime, il est visé par cette définition.

Grâce aux mesures d'atténuation, aucun effet négatif résiduel non négligeable sur la santé ou les conditions socio-économiques des Autochtones n'est prévu en conséquence de la réalisation du Projet. Cette prédiction est fondée sur des renseignements qui sont à la disposition du public ou qui découlent de consultations des peuples autochtones du Canada.

6.1.6 Émissions de gaz à effet de serre associées au Projet

Le Projet générera des émissions de GES tout au long de sa construction et de son exploitation, découlant principalement de la combustion diesel et de la consommation d'électricité. Pendant la construction, environ 411 520 litres de diesel seront utilisés par l'équipement lourd pour des activités telles que la préparation du site, le remblai et la construction de routes, et des émissions mineures proviendront du dynamitage. Pendant l'exploitation, le diesel continuera d'être utilisé pour le chargement et le transport de granulats, de pierres de carapace et de produits minéraux, les navires consommant environ 91 873 litres de carburant par année lorsqu'ils sont à quai. L'électricité provenant du réseau de T.-N.-L. contribuera également aux émissions, d'après le débit projeté.

Les émissions de GES attribuables au Projet ont été estimées à l'aide de facteurs d'émission conformes au programme de déclaration des émissions de GES de T.-N.-L. (en vertu du *Management of Greenhouse Gas Reporting Regulations* de T.-N.-L.) pour les émissions directes. Pour les émissions de GES provenant de la consommation de l'électricité du réseau, les facteurs d'intensité de la consommation d'électricité prévue d'ECCE pour le réseau de T.-N.-L. ont été utilisés (ECCE, 2025b). En plus du diesel terrestre, du diesel marin sera consommé par les navires pendant le chargement au quai.

Les totaux estimatifs des émissions de GES durant la phase de construction et la phase d'exploitation du Projet sont présentés au tableau 6.1.

Tableau 6.1 Estimation des émissions de gaz à effet de serre découlant du Projet

Sources directes et indirectes du Projet	Éq. CO ₂ total (tonnes par année)
Construction	
Diesel terrestre	1 141
Activités	
Diesel terrestre	1 130
Diesel marin	255
Consommation d'électricité	16,5
Sous-total des opérations (directes et indirectes)	1 402
Éq. CO ₂ = équivalent en dioxyde de carbone	

La surveillance de la consommation de carburant se poursuivra dans le cadre des opérations de PRMT. PRMT continuera également d'examiner des façons possibles de réduire les émissions de GES au cours de ses activités, en commençant par la conception technique préliminaire en cours. PRMT et SAI ont déjà mis en œuvre un certain nombre de mises à niveau opérationnelles et de mesures de transition énergétique qui ont permis de réduire l'intensité de leurs émissions de GES, notamment le passage au réseau électrique, la modernisation des équipements (réduction des émissions de 32 %) et l'optimisation des convoyeurs. Ces améliorations reflètent un engagement envers l'amélioration continue et les principes de gouvernance sociale environnementale, un suivi continu et des réductions futures étant au programme.

6.1.7 Émissions et déchets liés au Projet

Le Projet générera des émissions et des déchets typiques des opérations d'exportation de granulats et d'autres matières. PRMT s'est engagé à réduire ces extrants en combinant les meilleures pratiques de gestion, l'efficacité opérationnelle et la mise en œuvre de technologies propres dans la mesure du possible. L'information sur les principales mesures d'atténuation à mettre en œuvre pour réduire les rejets et les émissions dans l'environnement est résumée ci-après.

6.1.7.1 Émissions atmosphériques

Le Projet produira des GES, des matières particulaires et des principaux contaminants atmosphériques découlant des activités et de l'équipement du Projet. Les mesures d'atténuation comprennent l'utilisation d'équipement à faibles émissions (niveau 4), la lutte contre les poussières, la réduction de la marche au ralenti, l'optimisation des itinéraires de transport et l'utilisation de l'énergie hydroélectrique au lieu de l'électricité produite au diesel.

6.1.7.2 Déchets solides

De petites quantités de déchets solides seront produites, y compris des matières non dangereuses (bois, métal, emballage), des stériles et des détritiques généraux. Les déchets seront triés, recyclés dans la mesure du possible et éliminés conformément aux règlements provinciaux. Les déchets dangereux (lubrifiants, filtres, etc.) seront traités par des entrepreneurs autorisés.

6.1.7.3 Eaux usées et effluents

Les eaux usées opérationnelles comprendront principalement le ruissellement des eaux pluviales provenant des réserves et des eaux de traitement provenant de la lutte contre les poussières et du nettoyage. Les rejets seront gérés au moyen de systèmes de drainage et de contrôle des sédiments conformément aux règlements provinciaux. Le bâtiment d'entreposage des produits minéraux sera doté d'installations de lavage de l'équipement, l'eau de lavage étant recueillie dans un réservoir de rétention et transportée vers une installation autorisée pour l'élimination.

6.1.7.4 Émissions marines

Les navires à quai peuvent émettre des GES et des contaminants atmosphériques provenant de moteurs auxiliaires. Les émissions seront réduites grâce à un ordonnancement efficace, à la réduction des temps d'amarrage et à l'utilisation future potentielle d'énergie terrestre.

7 RÉFÉRENCES

7.1 COMMUNICATIONS PERSONNELLES

Rowe, Glen. Coordonnateur régional du Fonds autochtone pour les espèces en péril (FAEP), MPO. Communication par courriel à Stantec, le 1^{er} octobre 2025.

7.2 DOCUMENTS CITÉS

CDC CA (Centre de données sur la conservation du Canada atlantique, 2016). Résultats d'une demande de données sur les espèces en péril pour un projet près de Baie Verte, Terre-Neuve. 5 septembre 2025.

Anaconda (Anaconda Mining Inc.) 2016. Installation portuaire de Point Rousse, Description du Projet, conformément à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (2012). Baie Verte (Terre-Neuve-et-Labrador). Novembre 2016

Central Regional Service Board. 2019. Rapport annuel de 2018. Accessible à l'adresse suivante : <https://www.cnwmc.com/wp-content/uploads/2015/10/Central-Regional-Service-Board-Annual-Report-2018-.pdf>.

Collège de l'Atlantique Nord. 2024. Baie Verte. Accessible à : <https://www.cna.nl.ca/explore-our-campus/Baie-Verte>.

Community Accounts. 2022. Profil du recensement. Recensement de 2021. N° 98-316 X2021001 au catalogue de Statistique Canada. Ottawa. Publié le 30 novembre 2022. Accessible au : <https://nl.communityaccounts.ca/>.

SNAP (Société pour la nature et les parcs du Canada). 2009. Special Marine Areas of Newfoundland and Labrador. 181 p.

MPO (Pêches et Océans Canada). 2014. *Rapport technique canadien des sciences halieutiques et aquatiques*. Eelgrass (*Zostera marina*) locations in Newfoundland and Labrador. Accessible au : https://publications.gc.ca/collections/collection_2015/mpo-dfo/Fs97-6-3113-eng.pdf (dernière consultation le 8 septembre 2025).

MPO (Pêches et Océans Canada). 2025. Carte des espèces aquatiques en péril. Accessible au : <https://www.dfo-mpo.gc.ca/species-especes/sara-lep/map-carte/index-fra.html> (dernière consultation le 4 septembre 2025)

Dillon Consulting. 2016. Anaconda Mining Inc. Cycle 3 EEM Study Design – Pine Cove Mine Site. 103 p.

ECCC (Environnement et Changement climatique Canada). 2025a. Normales et moyennes climatiques de 1991-2020 (2025). Gouvernement du Canada. Accessible au : https://climat.meteo.gc.ca/climate_normals/index_f.html

ECCC (Environnement et Changement climatique Canada). 2025b. Projections canadiennes d'émissions de gaz à effet de serre. Accessible au : <https://data-donnees.az.ec.gc.ca/data/substances/monitor/canada-s-greenhouse-gas-emissions-projections/?lang=fr>

- FireFly (FireFly Metals Canada Itée) 2025. Green Bay Ming Mine Project - Environmental Registration #2351. Accessible au : <https://www.gov.nl.ca/ecc/projects/projects-2351/>
- GEMTEC Consulting Engineers and Scientists (GEMTEC). 2019. Surface Water and Sediment Quality Sampling Program, Rambler Ming Mine, Baie Verte, NL. 29 octobre 2019.
- Gouvernement du Canada. 2025. Atlas de la planification marine du Canada. Ressource en ligne. Accessible au : <https://www.dfo-mpo.gc.ca/oceans/planning-planification/atlas/index-fra.html> (consulté pour la dernière fois en septembre 2025).
- Gouvernement du Canada, Pêches et Océans Canada, Planification et gestion des espaces marins. 2025. Cartographie de la densité des navires dans l'Atlantique Nord-Ouest. Ressources naturelles Canada, Plateforme géospatiale fédérale. Accessible au : https://egisp.dfo-mpo.gc.ca/arcgis/rest/services/open_data donnees ouvertes/nw atlantic vessel density 2022 ais densite des navires nw atlantique 2022 sia/MapServer
- Gouvernement de T.-N.-L. (gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador). 2015. A Report on the Newfoundland Caribou. Rapport préparé par le ministère de l'Environnement et de la Conservation, octobre 2015. 73 p. + annexes. Accessible à l'adresse suivante : <https://www.gov.nl.ca/ffa/files/wildlife-pdf-caribou-complete.pdf>
- Gouvernement de T.-N.-L. (gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador). 2020. Écorégions de Terre-Neuve [ensemble de données]. Department of Fisheries, Forestry and Agriculture GeoHub. Accessible au : <https://geohub-gnl.hub.arcgis.com/apps/GNL::ecoregions-of-newfoundland/explore>
- Gray, M. et M. Gautreau. 2012. Final Report: Compensation Habitat Monitoring, Pine Cove, ML. 2012 Habitat and Biological Monitoring Report. Canadian Rivers Institute. Fredericton (Nouveau-Brunswick). 35 p.
- JWL (Jacques Whitford Limited). 1992. Raptor/Moose Aerial Survey Pine Cove Mine Site. Préparé pour Nova Gold Resources Inc. à l'attention de Murray Brook Mine. 21 p.
- JWL (Jacques Whitford Limited). 1993. Raptor Survey – Pine Cove Distribution Route. Préparé pour Newfoundland Power Limited. 10 p.
- JWL (Jacques Whitford Limited). 2007. Pine Cove Mine Project – 2005-2006 Aquatic Surveys. Préparé pour Anaconda Gold Corporation. 18 p.
- MECCCTNL (Ministère de l'Environnement, de la Conservation et du Changement climatique de Terre-Neuve-et-Labrador). 2025. Indice de la qualité de l'eau potable à Baie Verte. Accessible au : https://maps.gov.nl.ca/water/reports/viewreport.aspx?COMMUNITY_NAME=Baie%20Verte (dernière consultation en octobre 2025).
- NLDMAE (ministère des Affaires municipales et de l'Environnement de Terre-Neuve-et-Labrador). 2019. Solid Waste Management in Newfoundland and Labrador. Disponible à l'adresse suivante : <https://www.gov.nl.ca/ecc/files/waste-management-final-report-review-pswms.pdf>.

- Ministère des Affaires municipales de Terre-Neuve-et-Labrador. 2012. Central Newfoundland Waste Management Facility Officially Opens in Norris Arm; Federal and Provincial Partnership to Benefit Central Region. Accessible à l'adresse suivante : <https://www.releases.gov.nl.ca/releases/2012/ma/0629n07.htm>.
- PAANL (Protected Areas Association of Newfoundland and Labrador). 2008a. Central Newfoundland Forest – North-central subregion. Accessible au : <https://www.gov.nl.ca/ecc/files/natural-areas-pdf-island-2a-north-central.pdf>
- PAANL. 2008b. North Shore Forest. Accessible au : <https://www.gov.nl.ca/ecc/files/publications-parks-ecoregions-island-3-north-shore-forest.pdf>
- TPSGC (Services publics et Approvisionnement Canada). 2010. Document d'enregistrement environnemental pour Wild Cove (Terre-Neuve-et-Labrador).
- Stantec (Stantec Consulting Itée). 2013. Ming Mine MMER Cycle 1 EEM Interpretive Report for 2012 Biological Monitoring Studies. Préparé pour Rambler Metals and Mining Canada Itée, Baie Verte (Terre-Neuve-et-Labrador).
- Stantec (Stantec Consulting Itée). 2016. Ming Mine Cycle 2 Environmental Effects Monitoring (EEM) Interpretive Report. Préparé pour Rambler Metals and Mining Canada Itée, Baie Verte (Terre-Neuve-et-Labrador).
- Stantec (Stantec Consulting Itée). 2019. Ming Mine Phase 3 Environmental Effects Monitoring (EEM) Interpretive Report. Préparé pour Rambler Metals and Mining Canada Itée, Baie Verte (Terre-Neuve-et-Labrador). 14 novembre 2019.
- Stantec (Stantec Consulting Itée). 2022. Stog'er Tight Expansion Project – 278 Open Pit Mine – Environmental Registration. Dossier 12147067. Préparé pour Signal Gold Inc.
- Stantec (Stantec Consulting Itée). 2024. Green Bay Ming Mine Project – Historic Resources Overview Assessment: Final Report. Préparé pour FireFly Metals Canada Itée. Projet n° 121418199. 31 octobre 2024.
- Statistique Canada. 2023. Tableau. *Profil du recensement*. Recensement de la population de 2021. N° 98-316-X2021001 au catalogue de Statistique Canada. Ottawa. Publié le 15 novembre 2023. Accessible à l'adresse suivante : <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F> (consulté pour la dernière fois en septembre 2025).
- Site Web de la Ville de Baie Verte. 2025. Rubrique About us. Accessible au : https://townofbaieverte.ca/about_us.php
- Qalipu (Qalipu Mi'kmaq First Nation) 2020. Collection of Current Land Use and Aboriginal Traditional Knowledge. Final Report v.1.1 | 15 juillet 2020.
- Uthman, R.M. 2019. Preliminary Community Sustainability Assessment Report, Town of Baie Verte. Préparé par Rashidatu Mohammed Uthman, candidat à la maîtrise en politique environnementale, Campus Grenfell, Université Memorial, janvier 2019. Accessible au : https://ruralresilience.ca/wp-content/uploads/2020/07/Uthman-2019_Baie-Verte-Phase-1-Report.pdf