

DILLON
CONSULTING

AGENCE D'ÉVALUATION D'IMPACT DU CANADA

Partie F: Description Initiale Du Projet

Sommaire

Soumis par : Exploits Valley Port Corporation (EVPC)

Table des matières

Acronymes

1.0	Introduction	1
1.1	Emplacement et cadre du projet	1
1.2	Aperçu du projet et travaux proposés	1
1.3	Contexte historique du projet.....	4
1.4	Contexte réglementaire fédéral.....	4
1.5	Règles provinciales d'évaluation environnementale	5
1.6	Délivrance de permis axés sur les activités.....	5
1.7	Objet et organisation du présent document	5
2.0	Partie A: Généralités	6
3.0	Partie B: Information sur le projet	12
4.0	Partie C: Information relative à l'emplacement et au contexte du projet	20
4.1	(13a) Coordonnées géographiques proposées	20
4.2	(13b) Aperçu de la zone du projet	20
4.3	(13c) Description légale de la zone de développement du projet.....	21
4.4	(13d) Proximité du projet par rapport aux résidences et aux communautés avoisinantes – Profil de la communauté.....	21
4.5	(13e) Proximité du projet par rapport aux terres utilisées à des fins traditionnelles par les peuples autochtones	21
4.6	(13f) Proximité du projet par rapport aux terres fédérales.....	22
4.7	(14) Aperçu de l'environnement physique et biologique existant	22
4.8	(15) Aperçu du contexte sanitaire, social et économique actuel	23
5.0	Partie D: Implication des autorités fédérales, provinciales, territoriales, autochtones et municipales et résultats associés	24
5.1	(16) Soutien financier fédéral	24

5.2	(17) Utilisation de terres fédérales pour la réalisation du projet	24
5.3	(18) Pouvoirs ou fonctions des autorités fédérales et provinciales.....	25
5.3.1	Participation fédérale	25
5.3.2	Participation provinciale	26
5.3.3	Participation municipale	27
6.0	Partie E: Effets potentiels du projet	28
6.1	Effets potentiels sur les composantes environnementales relevant de la compétence fédérale	28
6.2	Effets au-delà de l'emplacement du projet	29
6.3	Effets potentiels sur les peuples autochtones	29
6.4	Changement dans les conditions sanitaires, sociales ou économiques	29
6.5	Émissions de GES associées au projet.....	30
6.6	Émissions et déchets liés au projet.....	31
7.0	Références	33
	Figures	
	Figure 1 : Emplacement du projet.....	2
	Figure 2 : Conception – Ancien quai d'ASARCO	3
	Figure 3 : Zone de développement du projet (ZDP).....	7
	Tables	
	Tableau 1: Coordonnées du promoteur	6
	Tableau 2: Parcelles de terrain et plans d'eau dans l'empreinte du projet	8
	Tableau 3: Résumé des principaux enjeux et des réponses.....	9
	Tableau 4: Tableau récapitulatif des composants du projet.....	14
	Tableau 5: Calendrier et jalons proposés	19
	Tableau 6: Pouvoirs, tâches ou fonctions des autorités fédérales en ce qui concerne le projet.....	26
	Tableau 7: Approbations, permis et enregistrements provinciaux requis pour le projet.....	27
	Tableau 8: Résumé des émissions estimées pendant la construction et l'exploitation.....	30
	Tableau 9: Émissions et déchets prévus pendant la construction, l'exploitation et l'entretien.....	31

Acronymes

APECA	Agence de promotion économique du Canada atlantique
ASARCO	American Smelting and Refining Company
CPP	contaminant potentiellement préoccupant
MPO	ministère des Pêches et des Océans
TPL	tonnes de port en lourd
ECCC	Environnement et Changement climatique Canada
EVPC	Exploits Valley Port Corporation
GES	gaz à effet de serre
AEIC	Agence d'évaluation d'impact du Canada
RNCan	Ressources naturelles Canada
uTN	unités de turbidité néphélogéométrique

1.0

Introduction

Le présent document constitue une description initiale du projet. Il a été rédigé afin d'expliquer un projet de construction proposé. Il s'agit du projet de réhabilitation du quai du port de Botwood. Ce projet est proposé par Exploits Valley Port Corporation, qui sera désignée sous le nom « EVPC ». EVPC possède et exploite le port de Botwood.

Ce projet permettra la réparation d'anciens ouvrages maritimes. Ces structures sont situées dans un port industriel actif. L'objectif principal du projet est de rétablir un accès maritime sûr et fiable en corrigeant la détérioration avancée d'infrastructures vieillissantes. Le projet ne vise pas la construction d'un tout nouveau port ni l'introduction de nouveaux types d'activités portuaires.

Tous les travaux de construction proposés seront exécutés à l'intérieur des limites établies du port, sur des terrains et des plans d'eau déjà aménagés. Le gouvernement fédéral a transféré ces zones précises à EVPC dans le cadre du Programme de cession des ports fédéraux. Une cession implique le transfert d'un bien public à un groupe local.

1.1

Emplacement et cadre du projet

Le projet se déroule dans la ville de Botwood, située dans le centre de Terre-Neuve-et-Labrador. Le port est situé sur la rive nord de la baie des Exploits (**figure 1**).

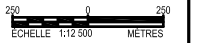
Cette figure montre l'emplacement exact du projet dans la région. Le projet se concentre strictement sur le site historique d'ASARCO, communément appelé le secteur riverain d'ASARCO. Ce projet est considéré comme un moyen de rétablir la fonctionnalité de la zone. Il vise à améliorer la sécurité opérationnelle d'un port déjà aménagé, ce qui soutient son utilisation maritime continue.

1.2

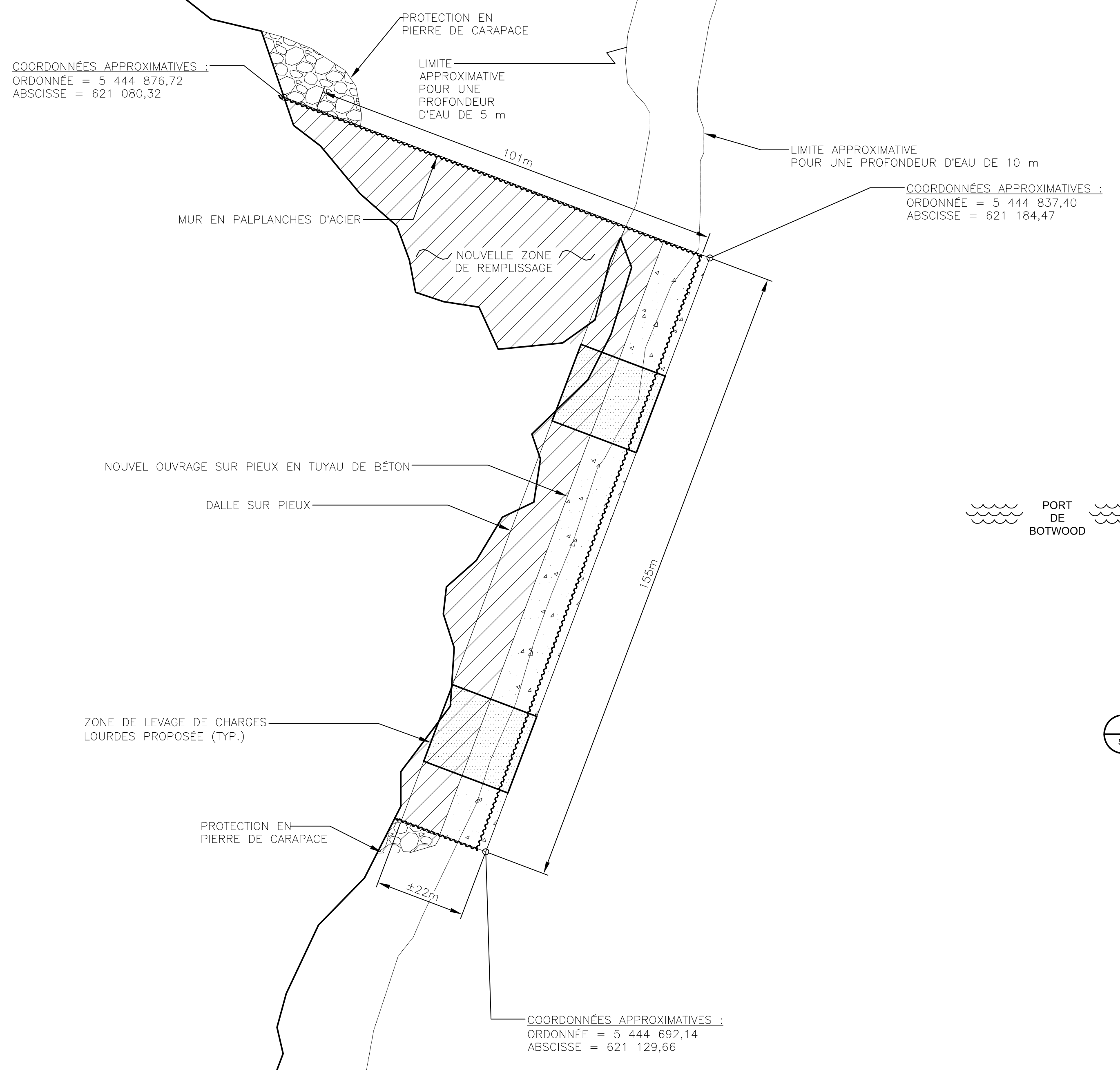
Aperçu du projet et travaux proposés

Le projet comprend la remise en état et le remplacement du quai marginal ainsi que des infrastructures maritimes connexes sur l'ancien front de mer d'ASARCO. Un quai marginal est une structure qui longe le rivage (**figure 2**). Les travaux se dérouleront sur des terrains portuaires et des parcelles aquatiques déjà aménagés. Les détails définitifs concernant les navires que le site pourra accueillir seront confirmés au cours de la phase de conception détaillée et de l'examen réglementaire.

La **figure 2** présente les plans conceptuels de l'ancien quai d'ASARCO. L'ancienne infrastructure a atteint la fin de sa durée de vie utile. Sa détérioration avancée entraîne des risques pour la sécurité du personnel du port et limite également l'exploitation en toute sécurité du port. La reconstruction de ces structures est nécessaire pour assurer l'exploitation continue du port.



Conditions d'utilisation Vérifier les élévations et/ou dimensions sur le dessin avant utilisation. Signaler toute divergence à Dillon Consulting Limited. Ne pas relever les dimensions en les mesurant directement sur le dessin. Ne pas modifier, réutiliser ou utiliser le dessin à des fins autres que celles prévues au moment de sa préparation sans avoir obtenu au préalable la permission écrite de Dillon Consulting Limited.	<div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 5px; display: inline-block;"> PAS POUR LA CONSTRUCTION </div>	CONQU PAR _____ REVISE PAR _____ DESSINE PAR _____ VERIFIE PAR _____ DATE _____ EDHELLE _____ COMME ILLUSTRÉ		PROJET DE RÉHABILITATION DU QUAI DU PORT DE BOTWOOD	No DE PROJET 25-2329
		EMPLACEMENT DU PROJET		No DE FEUILLE FIGURE 1	



SURFACE DE L'EMPREINTE : 5 836 m²

1 PLAN D'AMÉNAGEMENT DU QUAI – OPTION 2B
S1 1:750

Conditions d'utilisation Vérifier les élévations et/ou dimensions sur le dessin avant l'utilisation. Signaler toute divergence à Dillon Consulting Limited. Ne pas relever les dimensions en les mesurant directement sur le dessin. Ne pas modifier, réutiliser ou utiliser le dessin à des fins autres que celles prévues au moment de sa préparation sans avoir obtenu au préalable la permission écrite de Dillon Consulting Limited.	<div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 5px; display: inline-block;">PAS POUR LA CONSTRUCTION</div>					CONCILIPAR REVISÉ PAR	PROJET DE RÉHABILITATION DU QUAI DU PORT DE BOTWOOD	NO DE PROJET 25-2329
						DESSINÉ PAR VÉRIFIÉ PAR		NOUVEAU QUAI LONGITUDINAL EN PALPLANCHES D'ACIER PROPOSÉ
				DATE	ÉCHELLE COMME ILLUSTRÉ			
				No ÉMS FOUR		DATE	PAR	

Le remplacement des anciennes structures s'appuiera sur des normes techniques modernes. Toutefois, les travaux seront strictement limités à l'empreinte du site historique. Les travaux auront lieu dans le secteur riverain déjà aménagé de l'ancien site d'ASARCO. Le projet ne comprend pas de dragage de capitalisation. Les détails finaux sur les navires qui pourront utiliser le site seront confirmés pendant la conception détaillée et l'examen réglementaire. Le dragage de capitalisation consiste à creuser le fond marin afin de l'approfondir.

1.3 Contexte historique du projet

Le port de Botwood est riche en histoire. Il est utilisé comme installation maritime à utilisateurs multiples depuis plus d'un siècle et soutient les chaînes d'approvisionnement régionales du centre de Terre-Neuve.

Historiquement, le port a permis la manutention de marchandises en vrac et de marchandises diverses. Les marchandises en vrac sont des matériaux lâches, comme le gravier, le sable ou les minéraux. Les marchandises diverses comprennent les articles chargés individuellement dans des sacs ou des boîtes. Le port a également soutenu la distribution de carburant et les activités de services extracôtiers. EVPC entend revitaliser ces activités historiques. Les activités de construction créeront des emplois à court terme et stimuleront la demande pour les services locaux. Une fois construites, les nouvelles structures soutiendront la prospérité économique à long terme.

1.4 Contexte réglementaire fédéral

Le Canada dispose de règles strictes pour les grands projets de construction. Une loi importante est la Loi sur l'évaluation d'impact (LEI), que l'AEIC utilise pour protéger l'environnement. Elle tient à jour une liste des grands projets appelée le Règlement sur les activités concrètes.

Le projet comprend des infrastructures maritimes conçues pour accueillir des navires de plus de 25 000 tonnes de port en lourd. L'AEIC a confirmé que le projet correspond à l'élément 53 du Règlement sur les activités concrètes. Les tonnes de port en lourd indiquent le poids total qu'un navire peut transporter en toute sécurité.

L'AEIC a officiellement confirmé cette information le 4 mars 2026, en affirmant que les travaux sont inclus dans un projet désigné. Ce document lance officiellement la phase de planification fédérale. L'AEIC examinera ce document et sollicitera les commentaires du public. Après l'examen, elle se basera sur l'article 16 de la LEI afin de décider si la réalisation d'une étude d'impact complète est nécessaire.

1.5 Règles provinciales d'évaluation environnementale

Le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador protège également l'environnement local. Les plans préliminaires du projet, ainsi qu'une demande de renseignements visant à déterminer si une évaluation environnementale provinciale est nécessaire, ont été envoyés à la Division de l'évaluation environnementale (DEE) provinciale.

La DEE a fourni sa réponse le 16 décembre 2025, en confirmant qu'aucune évaluation environnementale provinciale n'est nécessaire. Elle a établi que les travaux prévus ne constituent pas une nouvelle construction, étant donné qu'ils impliquent uniquement la réparation d'une infrastructure existante. Le port est ancré de longue date dans le paysage industriel de la zone.

1.6 Délivrance de permis axés sur les activités

Le respect de nombreuses lois environnementales précises est tout de même nécessaire. L'obtention de permis axés sur les activités est nécessaire avant le début des travaux. La Loi sur les eaux navigables canadiennes (LENC) et la Loi sur les pêches imposent l'obtention de certaines approbations.

Les travaux de construction ne commenceront pas avant la délivrance de tous les permis requis. Tous les besoins particuliers en matière de permis seront établis au fur et à mesure de l'avancement des conceptions techniques. Tout changement important dans les plans de projet sera communiqué à l'AEIC.

1.7 Objet et organisation du présent document

Le présent document vise la communication claire des plans établis. L'objectif est de favoriser une mobilisation précoce avec les autorités gouvernementales et les groupes autochtones, et de communiquer l'information pertinente au public et aux intervenants. Le document met en évidence les interactions potentielles sur les plans environnemental, social et économique.

Le document est divisé en plusieurs parties distinctes :

- La partie A fournit des renseignements généraux sur le projet, y compris les coordonnées du promoteur et les résumés des efforts de mobilisation précoce.
- La partie B fournit des renseignements propres au projet, y compris les raisons qui justifient sa nécessité et les étapes de construction.
- La partie C décrit l'emplacement du projet et l'environnement avoisinant.
- La partie D énumère les permis fédéraux, provinciaux et municipaux requis.
- La partie E cerne les effets potentiels sur l'environnement et estime les émissions de GES.
- La partie F fournit un résumé en langage clair en anglais et en français.

Les renseignements techniques à l'appui sont fournis dans les annexes du document principal

2.0

Partie A: Généralités

Nom et emplacement du projet : le projet s'intitule le « projet de réhabilitation du quai du port de Botwood ». Ce projet d'infrastructure maritime et industrielle se déroule dans la ville de Botwood, située dans le centre de Terre-Neuve-et-Labrador. Le port est situé sur la rive nord de la baie des Exploits (**figure 3**).

L'accès au port est très facile, puisqu'il est directement relié aux routes locales et à la route Transcanadienne. Il se trouve à environ 40 kilomètres à l'est de Grand Falls-Windsor et à 75 kilomètres à l'ouest de Gander.

Qui propose le projet? EVPC est le promoteur du projet, qui possède et exploite le port de Botwood. Scott Sceviour est le président du conseil d'administration. Le bureau principal est situé au 7 Lighthouse Road, à Botwood.

Les services de Dillon Consulting Limited ont été retenus afin d'obtenir son aide. L'entreprise gère la planification environnementale et réglementaire du projet. Michelle Roche, dont le bureau est situé à St. John's (**tableau 1**), est la spécialiste de l'environnement.

Tableau 1: Coordonnées du promoteur

Nom du promoteur	Nom : Exploits Valley Port Corporation Président du conseil d'administration : Scott Sceviour Adresse : 7 Lighthouse Road Botwood (T.-N.-L.) A0H 0B1 Courriel : scott.sceviour@evpc.ca
Spécialiste de l'environnement	Nom : Michelle Roche Titre officiel : Spécialiste de l'environnement Adresse : Dillon Consulting Limited 45 Hebron Way, bureau 202 St. John's (T.-N.-L.) A1A 0P9 Courriel : mroche@dillon.ca



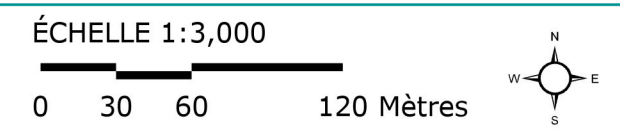
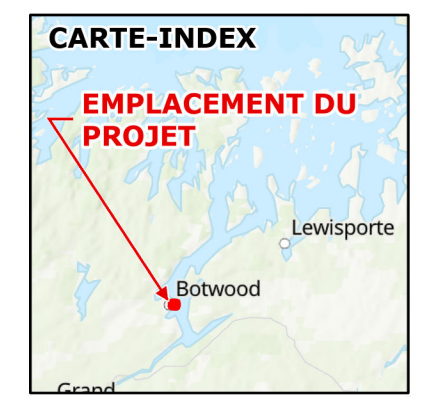
AMÉNAGEMENT DU PORT DE BOTWOOD

EXPLOITS VALLEY PORT CORPORATION

ZONE DE DÉVELOPPEMENT DU PROJET

FIGURE 3

 Zone de développement du projet (ZDP)



RENSEIGNEMENTS SUR LE DESSIN:
DONNÉES FOURNIES PAR DILLON CONSULTING LIMITED ET ESRI

CARTE CRÉÉE PAR: HF
CARTE VÉRIFIÉE PAR: MG
PROJECTION CARTOGRAPHIQUE: NAD 1983 UTM Zone 21N



PROJET: 25-2329
ÉTAT : VERSION DÉFINITIVE
DATE: 2026-05-08

Bref historique du port: le port de Botwood est exploité depuis plus d'un siècle. Au début des années 1900, il était utilisé pour l'exportation du papier et du bois d'œuvre. Plus tard, le port a été utilisé pour l'expédition de métaux de base provenant du district minier de Buchans. L'ASARCO a construit une grande partie de cette infrastructure initiale.

Le port possède également une fière histoire en matière d'aviation. Dans les années 1930, des hydravions à coque transatlantiques y faisaient escale. Pendant la Seconde Guerre mondiale, il a servi de base d'hydravions militaires.

Le gouvernement du Canada était à l'origine propriétaire et gestionnaire du port. En 2014, il en a transféré la propriété à EVPC dans le cadre du Programme de cession des ports fédéraux. EVPC gère maintenant le site afin de soutenir les industries régionales.

La zone portuaire gérée: EVPC contrôle des parcelles de terrain et des plans d'eau précis. L'entreprise détient ces propriétés par l'intermédiaire d'une société appelée Exploits Marine and Logistics Inc. (tableau 2).

Elle gère cinq parcelles de terrain principales situées directement au bord de l'eau.

- La parcelle 1 couvre 2,4 hectares.
- La parcelle 2 couvre 2,4 hectares.
- La parcelle 3 couvre 0,9 hectare.
- La parcelle 4 couvre 2,8 hectares.
- La parcelle 5 couvre 4,1 hectares.

EVPC gère également un grand plan d'eau maritime, qui couvre 337,0 hectares. Un hectare est une unité de surface égale à 10 000 mètres carrés.

Tableau 2: Parcelles de terrain et plans d'eau dans l'empreinte du projet

No de parcelle	No d'enregistrement d'Exploits Marine and Logistics Inc.	Superficie (ha)
Parcelle 1	1 131 952	2,4
Parcelle 2	1 131 952	2,4
Parcelle 3	1 131 952	0,9
Parcelle 4	1 131 952	2,8
Parcelle 5	1 131 952	4,1
Plan d'eau	1 131 952	337,0

Fonctionnement du port: le port est une installation publique à usage partagé, ce qui signifie que de nombreuses entreprises différentes peuvent l'utiliser. EVPC ne restreint pas l'accès à un seul utilisateur.

Les entreprises maritimes indépendantes organisent leurs propres activités navales. EVPC ne dirige pas elle-même le trafic maritime. Son rôle se limite à fournir et à entretenir une infrastructure maritime sécuritaire.

EVPC ne contrôle pas non plus les eaux situées à l'extérieur des limites précises du site. Le gouvernement fédéral gère la sécurité globale de la navigation. Transports Canada (TC) et la Garde côtière canadienne (GCC) appliquent ces règles, en se basant sur des lois comme la *Loi sur le pilotage et la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

Mobilisation de la communauté et des intervenants: EVPC croit à la grande importance d'une communication claire. Elle a discuté avec de nombreux groupes différents lors de la planification de ce projet. L'objectif était d'expliquer les plans et d'entendre les commentaires de ces groupes (**tableau 3**). L'entreprise a rencontré des ministères fédéraux et provinciaux et a collaboré avec les conseils municipaux locaux, qui comprennent ceux des villes de Botwood, de Lewisporte, de Peterview et de Bishop's Falls. Elle a également échangé avec des villes comme Gander et Grand Falls-Windsor.

EVPC a discuté avec des entreprises locales et des groupes industriels, a communiqué avec des établissements d'enseignement, comme l'Université Memorial, et a également échangé avec des groupes médiatiques comme NTV News.

EVPC a organisé des séances portes ouvertes pour la communauté, qui ont eu lieu les 16 décembre 2025 et 23 février 2026. Les participants ont posé d'excellentes questions sur les plans.

Mobilisation future auprès des groupes de pêcheurs: EVPC continuera à discuter avec la communauté au fur et à mesure de l'avancement des plans. Lors d'un examen préliminaire des plans, le MPO a demandé à l'entreprise de discuter avec des utilisateurs maritimes en particulier. Dans un avenir proche, EVPC collaborera avec le Fish, Food and Allied Workers Union (FFAW), l'administration de ports pour petits bateaux et les exploitants en aquaculture locaux. Elle résumera leurs commentaires et les transmettra à l'AEIC.

Tableau 3: Résumé des principaux enjeux et des réponses

Sujet abordé	Résumé de l'enjeu	Réponse/approche
Portée du projet	Les participants ont demandé des précisions quant à savoir si le projet représentait un nouvel aménagement portuaire ou une expansion des activités portuaires.	EVPC a précisé que le projet comprend la réhabilitation et le remplacement d'infrastructures maritimes vieillissantes dans l'empreinte portuaire existante et ne vise pas à agrandir le port ni à introduire de nouvelles utilisations industrielles.
Processus réglementaire	Des questions ont été soulevées concernant la nécessité des processus d'examen environnemental fédéral et provincial.	L'équipe de conception a expliqué l'applicabilité de la phase de planification de la LEI et l'objectif de la description initiale du projet soumise à l'AEIC.

Sujet abordé	Résumé de l'enjeu	Réponse/approche
Activités de construction	Les participants ont posé des questions sur les activités de construction potentielles et les échéanciers associés aux travaux de réhabilitation.	L'équipe de conception a expliqué que les détails de construction seront achevés lors de la conception détaillée et que les mesures de protection de l'environnement et les permis réglementaires orienteront les activités de construction.
Possibilités économiques	Les membres de la communauté et les intervenants ont manifesté leur intérêt pour les possibilités d'emploi et les retombées économiques potentielles associées à la réhabilitation du port.	EVPC a indiqué que le projet pourrait créer des emplois dans le domaine de la construction à court terme et des possibilités à plus long terme liées aux activités portuaires, à la sous-traitance et à la prestation de services dans la région.

Les questions posées par le public portaient sur quatre thèmes principaux :

- **Portée du projet** : les participants ont demandé si le port serait agrandi. EVPC a confirmé qu'elle ne faisait que réparer les structures existantes.
- **Règles fédérales** : les participants ont posé des questions sur les examens environnementaux. EVPC a expliqué le processus inhérent à la phase de planification fédérale.
- **Construction** : les participants souhaitaient connaître les échéanciers. EVPC a expliqué que les détails définitifs seront établis lors de la phase de conception.
- **Économie** : les participants ont posé des questions sur les emplois. EVPC a indiqué que le projet créera des emplois à court terme dans le domaine de la construction.

Mobilisation des peuples autochtones : le gouvernement fédéral exige la consultation des communautés autochtones. EVPC souhaite établir des relations solides avec les Premières Nations locales, et a cerné deux communautés ayant des intérêts potentiels dans la région.

La première est la Première Nation Qalipu, une bande micmaque sans réserve foncière précise. Ses membres vivent dans des communautés à travers la province de Terre-Neuve. La ville de Botwood se trouve dans le quartier Exploits. Son bureau administratif le plus proche est situé à Grand Falls-Windsor. La deuxième est la Première Nation micmaque Miawpukek, située à Conne River. Sa réserve se trouve sur la côte sud de Terre-Neuve. Elle est située à environ 230 kilomètres de Botwood par la route, et compte environ 3 100 membres inscrits.

Les premières discussions se sont concentrées sur la Première Nation Qalipu. EVPC a rencontré son directeur des opérations le 16 février 2026, et a tenu une réunion virtuelle de suivi le 19 mars 2026. La cheffe Jenny Brake lui a remis une lettre officielle d'appui.

Des réunions ont maintenant lieu toutes les deux (2) semaines avec la Première Nation Qalipu. Les discussions portent sur plusieurs thèmes clés :

- Les activités maritimes et portuaires en cours;
- La protection de l'environnement naturel;
- La création d'emplois et de possibilités de contrats pour les travailleurs autochtones;
- L'établissement d'un partenariat à long terme.

Les groupes autochtones n'ont pas encore fait part de leurs préoccupations particulières. EVPC continuera à communiquer l'information au fur et à mesure de l'avancement des plans. Une approche par étapes sera adoptée afin de poursuivre ces discussions importantes.

Évaluations régionales et stratégiques: le gouvernement fédéral mène parfois de vastes études environnementales régionales. Aucune évaluation régionale particulière n'a actuellement lieu pour la baie des Exploits.

Il existe des études plus générales sur l'énergie éolienne extracôtière et le pétrole à Terre-Neuve, ainsi qu'une étude sur le transport maritime dans le Canada atlantique. Ces études fournissent de l'information de contexte pertinente, mais n'établissent aucune règle directe pour le projet.

Il est essentiel de respecter l'Évaluation stratégique des changements climatiques fédérale. Cela signifie qu'EVPC estimera ses émissions de GES, et cherchera des moyens de les réduire pendant la construction et l'exploitation, ainsi que d'améliorer son efficacité énergétique globale.

Partie B: Information sur le projet

Pourquoi le projet est-il nécessaire? EVPC est propriétaire du port de Botwood, qu'elle utilise à titre de port industriel actif. Celui-ci est situé dans le centre de Terre-Neuve. Historiquement, le port a permis la manutention de marchandises en vrac et de marchandises diverses emballées. Il a soutenu les entreprises locales de foresterie, d'exploitation minière et de distribution de carburant.

L'infrastructure maritime d'origine a été construite il y a plusieurs décennies. Au fil du temps, le rude milieu océanique a endommagé les structures. Leur utilisation à long terme a entraîné une détérioration structurale grave et progressive; ces dommages imposent au port de sérieuses limites opérationnelles. Les ressources financières et le temps consacrés à l'entretien ne cessent de croître.

Plus important encore, les structures vieillissantes entraînent des risques croissants pour la sécurité. Ces risques touchent les navires, les usagers du port et le personnel d'EVPC. Le fait de ne pas réparer le quai augmentera l'étendue des dommages, ce qui nécessiterait de restreindre les activités portuaires. Finalement, les navires ne pourraient plus accoster en toute sécurité. Cela nuirait grandement à l'économie locale.

Objet du projet : le projet prévoit la réhabilitation de l'ancien quai de l'ASARCO. Son objectif principal est de rétablir un accès maritime sûr et fiable. Les travaux se dérouleront entièrement à l'intérieur des limites historiques existantes du port.

Le projet est conçu pour atteindre cinq objectifs précis:

- Rétablir la capacité portante des anciennes parties du quai;
- Améliorer la sécurité globale pour les navires, le personnel et les usagers du port;
- Soutenir la prospérité économique continue dans la région;
- Maintenir les activités maritimes historiques du port;
- Prolonger la durée de vie utile des structures portuaires.

Les travaux auront lieu dans le secteur riverain déjà aménagé de l'ancien site d'ASARCO. Le projet ne comprend pas de dragage de capitalisation. Les détails finaux sur les navires qui pourront utiliser le site seront confirmés pendant la conception détaillée et l'examen réglementaire applicable.

Règles et règlements fédéraux: le gouvernement fédéral dispose de règles strictes pour les grands projets de construction. La LEI comprend une liste précise d'activités, incluse dans le Règlement sur les activités concrètes.

Le projet consiste à reconstruire le poste d'amarrage sur l'ancien site d'ASARCO. Ce poste d'amarrage peut accueillir des navires de plus de 25 000 tonnes de port en lourd. En raison de cette limite de taille, notre projet correspond au point 53 de la liste fédérale.

L'AEIC a confirmé cette information et a envoyé un avis officiel le 4 mars 2026. Ce document amorce la phase de planification préliminaire fédérale. L'AEIC utilisera ces renseignements afin de déterminer si un examen complet est nécessaire.

Ce qui sera construit: un nouvel ouvrage sera construit sur l'ancien site du quai d'ASARCO. Toutes les anciennes structures hors de l'eau ont été enlevées après 2014. Seuls d'anciens caissons à claire-voie en bois restent sous l'eau aujourd'hui. Ils seront laissés en place (**tableau 4**).

Plusieurs nouveaux composants maritimes seront construits :

- Un nouveau quai longitudinal le long du rivage historique;
- Des pieux tubulaires en acier de 406 mm, de 610 mm et de 762 mm d'épaisseur;
- Un nouveau tablier de béton robuste pour les navires et les marchandises;
- De nouveaux dispositifs de sécurité, comme des bollards d'amarrage robustes et des défenses;
- Des échelles de sécurité modernes et de puissants systèmes de balisage lumineux.

Tableau 4: Tableau récapitulatif des composants du projet

Composant	Réhabilitation/ temporaire/ permanent	Dimensions/ empreinte	Méthode de construction	Travaux dans l'eau?	Équipement nécessaire probable
Composants existants du quai à utiliser dans la mesure du possible, à stabiliser ou à isoler aux fins d'enlèvement	Réhabilitation/ permanent	Dans l'empreinte de l'ancien quai d'ASARCO, superficie exacte à déterminer lors de la conception détaillée	Démolition sélective, recépage des pieux structuraux, enlèvement des matériaux lâches ou détériorés, réhabilitation ou stabilisation sur place dans la mesure du possible	Oui, lorsque l'enlèvement ou la stabilisation aura lieu sous la laisse de haute mer ou au-dessus du milieu marin	Excavatrice, grue, outils de coupe, barge de travail, camions de transport et chargeuses
Mur de soutènement du quai longitudinal/face du poste d'accostage	Réhabilitation/ permanent	Suit le tracé existant du rivage de l'ancien quai d'ASARCO, environ 155 m	Installation de palplanches avec tirants d'ancrage pour former un mur de soutènement nouveau ou remis en état; intégration aux travaux du tablier et du rivage	Oui	Marteau batteur de pieux, grue sur chenilles, excavatrice, masse vibrante ou mouton de battage, matériel de forage d'ancrage et barges en cas d'accès maritime
Structure de support du poste d'accostage	Permanent	Concept préliminaire seulement; longueur, largeur et enveloppe du poste d'accostage exactes à déterminer	Construction d'une pile sur pieux à l'aide de pieux tubulaires en acier, d'une charpente de tablier, de têtes de pieux et d'éléments de tablier en béton	Oui	Marteau batteur de pieux marins, grue, pompes à béton, barges et matériel de soudage
Fondations sur pieux tubulaires en acier	Permanent	Diamètre préliminaire des pieux établi : 406 mm, 610 mm et 762 mm. Nombre et profondeur à déterminer à l'aide de la conception détaillée et des études géotechniques	Battage des pieux en acier à la profondeur de conception pour le quai longitudinal, les zones de levage de charges lourdes et le support de pile	Oui	Marteau batteur de pieux, grue, masse vibrante, mouton de battage et équipement monté sur barge, au besoin

Composant	Réhabilitation/ temporaire/ permanent	Dimensions/ empreinte	Méthode de construction	Travaux dans l'eau?	Équipement nécessaire probable
Tablier en béton, têtes de pieux, mur de couronnement et béton dans les pieux	Permanent	Superficie, épaisseur et volume exacts du tablier à déterminer	Coffrage, mise en place des armatures, mise en place du béton, cure et finition	Oui (potentiellement) lorsque les travaux liés au tablier et aux têtes de pieux s'étendent au-dessus de l'eau	Camions malaxeurs, camion-pompe, grue, génératrices et petits outils
Équipement d'amarrage et de sécurité maritime	Réhabilitation/ permanent	À la face du poste d'accostage remis en état et aux points d'accès, nombre à déterminer	Installation des bollards, des défenses, des échelles, les garde-roues, des garde-corps de sécurité, de l'éclairage et des systèmes électriques	Limités, principalement des travaux d'installation au-dessus de l'eau plutôt que des travaux sur le fond marin	Grue mobile, monte-personne, camion de service, matériel de soudage et outils d'électriciens
Préparation localisée du fond marin à l'emplacement des fondations	Activité temporaire associée aux travaux permanents	Localisée et confinée aux zones historiques perturbées sous l'empreinte de l'ancien quai ou adjacentes à celle-ci; aucun dragage de capitalisation proposé	Enlèvement des matériaux impropres aux points de fondation discrets ou mise en place des matériaux d'assise ou de nivellement, au besoin	Oui	Excavatrice, pelle à benne preneuse, pelle rétrocaveuse sur barge, trémie ou benne de mise en place et navire hydrographique
Stabilisation limitée du rivage et remblayage	Permanent	Zones limitées et localisées requises pour la performance structurelle du rivage précédemment perturbé; empreinte estimée à 2 100 m ²	Mise en place de l'enrochement, des pierres de carapace et du remblai granulaire sélectionné pour soutenir les dispositifs d'ancrage au rivage et la stabilité structurelle	Oui, mais les travaux seront localisés et situés dans l'empreinte historique	Excavatrice, chargeuse, camions à benne basculante, barge ou grue si la mise en place est effectuée depuis l'eau

Composant	Réhabilitation/ temporaire/ permanent	Dimensions/ empreinte	Méthode de construction	Travaux dans l'eau?	Équipement nécessaire probable
Remblai stabilisé/matériaux de plateforme de travail	Permanent/ temporaire pendant la construction selon l'utilisation	Des quantités importantes de matériaux de remplissage rocheux, de matériaux de remblai granulaire sélectionné et de pierres de carapace sont prévues; les volumes exacts seront établis lors de la conception détaillée	Mise en place et compactage du remblai pour ériger les plateformes de travail, la géométrie des remblais, la protection contre les affouillements et les conditions de support	Mise en place limitée potentielle sous l'eau dans les zones historiques perturbées	Camions à benne basculante, excavatrice, boteur, compacteur, chargeuse et possiblement équipement de mise en place maritime
Amélioration de l'accès terrestre, de la circulation et des zones de dépôt et de transit	Permanent avec utilisation temporaire pendant la construction	Immédiatement en amont de l'ancien quai d'ASARCO; superficie exacte à déterminer, mais limitée aux terrains à usage industriel perturbés existants accessibles depuis Waterfront Drive	Resurfacement, nivellement, ajustement du drainage, préparation des zones de dépôt, raccordement aux services publics et remise en état	Non, mis à part la mise en place de mesures de contrôle indirect du ruissellement près de la limite maritime	Niveleuse, excavatrice, chargeuse, camions à benne basculante, rouleau compresseur et camion d'eau
Zone de soutien temporaire pour la construction	Temporaire	Située sur des terrains à usage industriel perturbés existants près de l'ancien quai d'ASARCO, implantation exacte à déterminer	Bureaux de chantier temporaires, entreposage des matériaux, aire de ravitaillement, bennes à déchets, stationnement d'équipement et contrôles d'accès du personnel	Aucun travail direct dans l'eau	Roulottes de chantier, génératrices, conteneurs d'entreposage, réservoirs de carburant, clôtures
Accès maritime temporaire pour la construction, barges et plateformes de travail	Temporaire	Propres au projet et dépendant de l'Entrepreneur; empreinte limitée à la zone des travaux active adjacente au quai	Utilisation de grues montées sur barge, des marteaux batteurs de pieux ou des plateformes de travail pour installer les ouvrages maritimes lorsque la méthodologie de l'Entrepreneur l'exige	Oui	Barge de travail, bateau remorqueur ou de service, barge-grue, marteau batteur de pieux et bateaux de sécurité

Composant	Réhabilitation/ temporaire/ permanent	Dimensions/ empreinte	Méthode de construction	Travaux dans l'eau?	Équipement nécessaire probable
Drainage et préparation de surface, remise en état du site	Permanent	En amont du quai remis en état et des zones de raccordement; étendue exacte à déterminer	Nivellement définitif, ajustement du drainage, remise en état des surfaces et nettoyage du site après les travaux maritimes	Aucun travail direct dans l'eau, mais le contrôle des eaux de ruissellement est pertinent	Niveleuse, rouleau compresseur, excavatrice, camion d'eau et outils à main

Des travaux limités seront également exécutés le long du rivage. Un remblayage du rivage d'environ 2 100 mètres carrés sera effectué. Cela impliquera l'utilisation d'environ 43 050 mètres cubes de roche et de terre. Ces travaux de remblayage visent strictement à stabiliser le nouvel ouvrage. Des matériaux de remplissage seront uniquement mis en place dans les zones perturbées auparavant.

Aucun dragage de capitalisation ne sera effectué. Le dragage de capitalisation consiste à creuser le fond marin afin de l'approfondir.

Des travaux d'amélioration des hautes terres situées directement à côté de l'eau seront également exécutés. Le resurfaçage des routes d'accès et des zones de transit existantes sera effectué. Des travaux d'amélioration des systèmes locaux de drainage et de services publics seront exécutés. Aucun nouvel entrepôt ni bâtiment industriel ne sera construit.

Comment l'ouvrage sera construit : EVPC utilisera une approche de conception-construction avec ses entrepreneurs, et travaillera en étroite collaboration avec l'Entrepreneur. Ils finaliseront ensemble les conceptions techniques et effectueront le contrôle des coûts.

La construction sera principalement effectuée depuis l'eau à l'aide de grandes barges-grues et de plateformes de travail flottantes. Des bateaux remorqueurs déplaceront les matériaux et le matériel dans l'empreinte du port. Cette approche maritime permet de réduire les perturbations sur la terre ferme et d'assurer la sécurité et la décongestion des routes locales.

L'équipe de travail enfoncera des pieux en acier dans le fond marin au moyen de masses vibrantes et de moutons de battage. Du béton frais sera mis en place pour construire un tablier supérieur solide. EVPC effectuera la gestion rigoureuse de tous les déchets de construction. Elle recyclera la ferraille et les vieilles pièces de bois dans la mesure du possible. Elle éliminera tous les déchets dans des installations provinciales approuvées.

Capacité de production : le nouveau quai accueillera de grands vraquiers, ainsi que des navires mixtes. EVPC conçoit les nouveaux ouvrages pour accueillir en toute sécurité des navires allant jusqu'à 60 000 tonnes de port en lourd.

Le trafic maritime au port restera intermittent. Il n'existe aucun programme quotidien fixe pour la circulation des navires. Le trafic futur dépendra des besoins commerciaux régionaux et de la demande du marché. Le projet vise simplement à remettre en état le port afin de retrouver ce volume historique en toute sécurité.

Calendrier d'exécution : il est prévu que l'ensemble du projet prendra environ 32 mois. L'échéancier total a été divisé en deux phases principales (**tableau 5**).

Tableau 5: Calendrier et jalons proposés

Activité/jalon du projet	Date de début	Date d'achèvement
Études d'avant-projet et levés	Juillet 2025	Mai 2026
Étude d'impact (phase de planification seulement)	Février 2026	Juillet 2026
Mobilisation et consultation (au besoin)	Octobre 2025	En cours
Obtention du permis de construction	*Juillet 2026	Novembre 2026
Appel d'offres (conception-construction)	*Juillet 2026	Novembre 2026
Début/fin de la construction	*Novembre 2026	Mars 2028

Les notes :

*Signifie que le calendrier dépend de l'échéancier des approbations environnementales.

La phase 1, qui correspond à la phase de planification et de conception, durera environ 16 mois. Cette phase a commencé en juillet 2025. Toutes les conceptions techniques seront réalisées, et tous les permis requis seront obtenus.

La phase 2, qui représente la phase de construction, durera également environ 16 mois. La construction devrait commencer en novembre 2026 et prendre fin d'ici mars 2028. Le projet créera des emplois pour 20 à 50 personnes. Une fois terminé, le nouveau quai aura une durée de vie de 65 à 70 ans.

À la fin de cette longue durée de vie utile, la structure fera l'objet d'une nouvelle évaluation. Il sera possible de la remplacer, de la réparer davantage ou de l'enlever de façon sécuritaire.

Solutions de rechange au projet : un examen des différentes façons de résoudre les problèmes de sécurité du port a été réalisé. Plusieurs solutions de rechange ont été envisagées avant le choix du plan final.

En premier lieu, des réparations partielles et mineures ont été envisagées. Cette idée a été rejetée parce qu'elle ne réglerait pas les problèmes fondamentaux. Cela n'empêcherait pas la détérioration des structures et ne diminuerait pas les risques liés aux activités.

En deuxième lieu, la modification des activités sans la construction de nouveaux ouvrages a été envisagée. Cette option a été rejetée parce que les règles opérationnelles ne peuvent pas réparer l'acier et le béton défailants.

En troisième lieu, la construction d'un tout nouveau port à un autre endroit a été envisagée. Cette option a été rejetée parce qu'elle nuirait à des milieux naturels intacts.

L'option de reconstruction de l'entièreté du quai à son emplacement historique exact a été retenue. Le projet reposera sur le respect de normes techniques modernes et l'utilisation de matériaux robustes. Ce choix règle les problèmes de sécurité, évite de nuire à des zones naturelles intactes et permet l'exploitation continue et sécuritaire du port pour l'avenir de la région.

4.0 Partie C: Information relative à l'emplacement et au contexte du projet

4.1 (13a) Coordonnées géographiques proposées

le projet se déroulera entièrement à l'intérieur des limites du port industriel existant. Des travaux maritimes seront exécutés le long du rivage historique. La zone des travaux exacte sera cartographiée à l'aide de coordonnées géographiques précises.

- Le coin nord-ouest se trouve à l'abscisse 621 080,32 et à l'ordonnée 5 444 876,72.
- Le coin sud-est se trouve à l'abscisse 621 129,66 et à l'ordonnée 5 444 692,14.

Ces mesures sont basées sur le système de cartographie géographique standard NAD 83 (Système de référence géodésique nord-américain de 1983). Ces points précis ont été établis le long de l'ancien tracé du quai. Le projet n'empiétera pas sur des zones marines ou terrestres intactes. Tous les travaux sur les hautes terres seront exécutés juste derrière l'ancienne structure du quai.

4.2 (13b) Aperçu de la zone du projet

le projet est situé à Botwood, à Terre-Neuve-et-Labrador. La ville est située sur la rive nord de la baie des Exploits, à environ 40 kilomètres à l'est de Grand Falls-Windsor et à 90 kilomètres au nord-ouest de Gander.

Les camions peuvent facilement accéder au port en empruntant la route Transcanadienne. Le projet se concentre entièrement sur des terrains à usage industriel établis de longue date, qui comprennent l'ancienne zone du quai longitudinal d'ASARCO. Cette zone particulière a soutenu le transport maritime lourd pendant des décennies.

La baie des Exploits est un vaste plan d'eau abrité, très peu exposé aux vagues qui pourraient menacer les navires. Au cours du dernier siècle, les humains ont considérablement modifié ce rivage, en y construisant des caissons à claire-voie en bois et en y plaçant de lourdes pierres de carapace. Pour cette raison, la zone est un site industriel de type « friche industrielle ». Il ne s'agit pas d'un environnement côtier naturel ou intact.

4.3 (13c) Description légale de la zone de développement du projet

l'empreinte exacte des travaux se nomme la « zone de développement du projet ». Cette zone précise de terres et d'eau couvre une superficie d'exactly 0,58 hectare. Les zones marines sont peu profondes près du rivage, et deviennent rapidement plus profondes plus au large. Ces eaux profondes peuvent accueillir en toute sécurité de grands navires industriels.

Le gouvernement fédéral a transféré cette propriété à EVPC en 2014. L'entreprise est maintenant entièrement propriétaire de ces terrains et ces plans d'eau et en a le contrôle. Ces terrains sont officiellement zonés par la Ville de Botwood pour un usage industriel.

Les travaux de construction respectent entièrement cette règle de zonage locale. Aucune construction ne sera effectuée sur des terres de réserve fédérale. Toutes les activités seront maintenues à l'intérieur des limites historiques de la propriété.

4.4 (13d) Proximité du projet par rapport aux résidences et aux communautés avoisinantes – Profil de la communauté

le port est entouré de plusieurs résidences et entreprises. Les résidences permanentes les plus proches se trouvent à seulement 90 mètres de la zone des travaux (figure 3). La ville de Botwood entoure complètement l'infrastructure portuaire active.

En 2021, la ville comptait 2 778 habitants. Ce nombre représente une légère baisse de 3,4 % depuis 2016. Les autres villes avoisinantes comprennent Grand Falls-Windsor, Bishop's Falls et Lewisporte.

Ces villes environnantes fournissent une main-d'œuvre locale solide et forment un réseau régional qui soutient les activités portuaires et la construction. Elles fournissent également les services médicaux et commerciaux nécessaires au personnel du port.

4.5 (13e) Proximité du projet par rapport aux terres utilisées à des fins traditionnelles par les peuples autochtones

la proximité du projet par rapport aux terres autochtones a fait l'objet d'un examen. La réserve de Première Nation la plus proche appartient à la Première Nation Miawpukek. Cette réserve est située à Conne River, sur la côte sud, à environ 230 kilomètres de Botwood par la route. Environ 850 membres y résident.

La ville de Botwood se trouve dans la circonscription d'Exploits de la Première Nation Qalipu. Le projet n'est pas situé sur des terres de réserve ni sur un territoire traditionnel officiellement délimité.

La Première Nation Qalipu ne possède pas de terres de réserve officielles précises. Cependant, son bureau principal le plus proche se trouve à Grand Falls-Windsor, à 35 kilomètres au sud-ouest du chantier. Aucun conflit particulier lié à l'utilisation traditionnelle des terres n'a encore été relevé.

4.6 (13f) Proximité du projet par rapport aux terres fédérales

EVPC a consulté une liste gouvernementale des propriétés fédérales à proximité. Il n'y a absolument aucune terre fédérale dans l'empreinte du projet. Les travaux de construction ne modifieront ni n'entraveront aucun bien immobilier fédéral.

Deux sites fédéraux sont situés à proximité dans la ville élargie. La GCC exploite le feu de navigation maritime de la pointe Mill, qui se trouve à environ un kilomètre de distance. Postes Canada exploite le bureau de poste local de Botwood, qui se trouve à environ 1,5 kilomètre de distance. Les travaux ne perturberont aucun de ces sites.

4.7 (14) Aperçu de l'environnement physique et biologique existant

la région présente un climat maritime typique. La température annuelle moyenne est de 4,5 degrés Celsius. La région reçoit d'abondantes précipitations de pluie et de neige, avec en moyenne 1 247 millimètres de précipitations par année. Les vents soufflent à une vitesse moyenne de 19,5 kilomètres à l'heure.

La qualité de l'air à Botwood est très bonne. Il s'agit d'une petite ville côtière rurale typique et tranquille. Les niveaux de bruit moyens sont de 45 décibels pendant le jour et d'environ 35 décibels durant la nuit.

EVPC a vérifié la présence d'oiseaux migrateurs protégés dans la région. Des hirondelles de rivage et des bécasseaux maubèches pourraient visiter le rivage. La présence d'arlequins plongeurs et de hiboux des marais est également possible dans la région. La principale saison de nidification s'étend de la mi-avril à la fin août.

Le chantier ne comporte pas de forêts naturelles ni de terres humides. Pour cette raison, les animaux forestiers, comme les orignaux ou les ours, ne font que passer brièvement. La martre de Terre-Neuve, qui est inscrite comme espèce préoccupante en vertu de la *Loi sur les espèces en péril*. Cependant, le site pavé ne présente aucun habitat forestier pour cette espèce.

Un robot sous-marin a été utilisé afin d'étudier le fond marin. L'eau atteint une profondeur allant jusqu'à 29 mètres dans la zone. Les zones peu profondes présentent des galets et du gravier. Les zones profondes comprennent du sable fin et de la boue. La présence de formes de vie marine communes, comme des étoiles de mer, des crabes et des oursins a été observée.

Tous les travaux seront exécutés conformément aux dispositions de la Loi sur les pêches et de la Loi sur les espèces en péril (LEP), qui interdisent de tuer ou de blesser les espèces marines. Les grands animaux vivent dans les océans profonds et ouverts, et n'entrent pas dans les eaux peu profondes et achalandées du port. Les eaux des anciens ports industriels comprennent souvent des sédiments pollués. Les analyses ont révélé la présence de certains métaux et carburants dans les sédiments du fond marin. Cependant, il n'est pas prévu de creuser le fond marin.

4.8 (15) Aperçu du contexte sanitaire, social et économique actuel

l'économie locale dépend fortement du transport maritime. Historiquement, des produits forestiers et des minéraux étaient expédiés depuis ce site précis. Aujourd'hui, la ville fait face à une population locale vieillissante et au départ des jeunes qui cherchent du travail ailleurs.

De nombreux locaux travaillent actuellement dans les métiers spécialisés, le transport et les soins de santé. L'autorité sanitaire régionale du Centre fournit les soins médicaux pour la région. Des services de santé communautaires de base sont offerts dans la ville. Les gens se déplacent sur 35 kilomètres jusqu'à Grand Falls-Windsor pour les soins hospitaliers majeurs.

La reconstruction du port aidera grandement l'économie locale. Le projet créera des emplois à court terme pendant la phase de construction et, plus important encore, il assurera l'exploitation en toute sécurité du port pour l'avenir. Un port fonctionnel est essentiel pour générer des revenus dans le centre de Terre-Neuve.

5.0

Partie D: Implication des autorités fédérales, provinciales, territoriales, autochtones et municipales et résultats associés

5.1

(16) Soutien financier fédéral

aucun financement fédéral n'a encore été offert pour ce projet. De plus, EVPC n'a demandé aucun financement fédéral pour le moment. L'entreprise paie actuellement les travaux de planification préliminaire et fait progresser l'élaboration du projet par elle-même.

Cependant, elle pourrait demander un financement fédéral à l'avenir. Plusieurs programmes gouvernementaux sont offerts afin d'aider le paiement des améliorations portuaires.

EVPC pourrait demander des fonds auprès des organismes fédéraux suivants :

- Agence de promotion économique du Canada atlantique (APECA);
- Ressources naturelles Canada (RNCan);
- Transports Canada (TC);
- Logement, Infrastructures et Collectivités Canada (LICC).

Ces programmes fédéraux soutiennent des types de travaux précis et aident à financer les réparations d'infrastructure, la modernisation des ports, ainsi que la réalisation de projets résistants aux changements climatiques. La demande de ces fonds est un processus complètement distinct et n'a aucun lien avec cette évaluation environnementale.

5.2

(17) Utilisation de terres fédérales pour la réalisation du projet

Aucune terre fédérale ne sera utilisée dans le cadre du projet. Tous les travaux se dérouleront dans les limites de la ville de Botwood. Les travaux seront uniquement exécutés sur les terrains et les plans d'eau appartenant à EVPC.

Le gouvernement fédéral a effectué le transfert de cette propriété en 2014. EVPC détient maintenant la garde et le contrôle complets de ces zones. L'entreprise ne modifiera ni ne perturbera aucun bien immobilier fédéral et n'accédera à aucun de ces biens. Des approbations fédérales en matière d'utilisation des terres ne sont donc pas nécessaires.

EVPC a consulté le Répertoire des biens immobiliers fédéraux (RBIF). Deux propriétés fédérales sont situées à proximité du port, mais elles se trouvent à l'extérieur de la zone des travaux exacte.

Ces propriétés fédérales à proximité sont les suivantes :

- Feu de navigation de la pointe Mill : La GCC exploite ce feu de navigation. Il se trouve à environ un kilomètre du port.
- Bureau de poste de Botwood : Postes Canada exploite ce bâtiment. Il se trouve à environ 1,5 kilomètre du port.

Les travaux de construction et les activités quotidiennes n'auront aucune incidence sur ces deux sites. EVPC a également consulté l'Inventaire des sites contaminés fédéraux (ISCF). Il n'y a aucun site contaminé fédéral dans l'empreinte du projet.

5.3 (18) Pouvoirs ou fonctions des autorités fédérales et provinciales

Il importe de respecter de nombreuses lois strictes pour réaliser ce projet en toute sécurité. EVPC obtiendra tous les permis requis avant de commencer les travaux de construction. Elle travaillera avec les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux.

5.3.1 Participation fédérale

Le Canada dispose de règles strictes pour les grands projets de construction. Une loi importante est la LEI. Le Règlement sur les activités concrètes, pris en vertu de cette loi, comprend une liste des activités concrètes visées.

Notre projet correspond au point 53 de cette liste. Ce point concerne la reconstruction du terminal maritime. Plus précisément, il s'applique aux postes d'amarrage destinés aux navires de plus de 25 000 tonnes de port en lourd. Les tonnes de port en lourd permettent de mesurer la charge transportée par un navire.

Le gouvernement fédéral a envoyé un avis officiel le 4 mars 2026. L'AEIC a confirmé que le projet constitue un projet désigné. Ce document lance officiellement la phase de planification fédérale. L'AEIC utilisera ces renseignements afin de déterminer si un examen complet est nécessaire.

Même après cet examen, EVPC devra encore obtenir des permis fédéraux précis. Elle travaillera avec plusieurs ministères fédéraux pour obtenir ces approbations (**tableau 6**).

Tableau 6: Pouvoirs, tâches ou fonctions des autorités fédérales en ce qui concerne le projet

Pouvoirs, tâches ou fonctions des autorités fédérales (y compris les approbations/permis/autorisations)	Autorités fédérales
Loi sur l'évaluation d'impact – Études d'impact	Agence d'évaluation d'impact du Canada
Autorisation en vertu de la LENC	Transports Canada
Demande d'examen et éventuelle autorisation en vertu de la Loi sur les pêches	Pêches et Océans Canada
Examen en vertu de la LEP lorsque des espèces inscrites peuvent être présentes	Pêches et Océans Canada/Environnement et Changement climatique Canada
Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs – Permis pour dommages ou dangers potentiels (en cas d'urgence seulement) si des nids présentent un risque pour la sécurité	Environnement et Changement climatique Canada (Service canadien de la faune ou SCF)

Les permis et les examens fédéraux suivants seront nécessaires :

- Transports Canada (TC) : son approbation sera nécessaire en vertu de la LENC. Cela garantit que les navires peuvent circuler en toute sécurité autour du chantier.
- Ministère des Pêches et des Océans (MPO) : EVPC demandera au MPO d'examiner ses plans. Il applique la Loi sur les pêches afin de protéger le poisson et son habitat.
- Environnement et Changement climatique Canada (ECCC) : ECCC examinera les plans d'EVPC en vertu de la LEP. Cela garantit que le projet ne nuira pas aux espèces protégées.
- Service canadien de la faune (ECCC) : le SCF applique la Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs. Un permis spécial pourrait être nécessaire si des nids d'oiseaux actifs sont découverts.

5.3.2 Participation provinciale

Le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador protège également l'environnement. Il examine les projets à l'aide de l'Environmental Assessment Regulations, 2003.

EVPC a envoyé ses plans de projet préliminaires à la province. Elle a rendu une décision officielle le 16 décembre 2025 et a confirmé que le projet ne nécessite pas d'évaluation environnementale provinciale.

Cela s'explique par le fait que les travaux prévus ne constituent pas une nouvelle construction. Ils comprennent strictement la réparation des ouvrages existants dans les limites d'un ancien port industriel. Pour cette raison, il n'est pas nécessaire d'effectuer d'études saisonnières particulières sur le terrain.

Toutefois, l'obtention de permis provinciaux particuliers liés aux activités est tout de même nécessaire. EVPC utilisera ces permis pour protéger l'environnement local pendant la construction (**tableau 7**).

Tableau 7: Approbations, permis et enregistrements provinciaux requis pour le projet

Approbations/permis/ enregistrement provinciaux	Organismes provinciaux
Permis de modification d'un plan d'eau	Ministère de l'Environnement et du Changement climatique de Terre-Neuve-et-Labrador – Division de la gestion des eaux
Permis d'utilisation des eaux	Ministère de l'Environnement et du Changement climatique de Terre-Neuve-et-Labrador – Division de la gestion des eaux
*Certificat d'approbation pour l'entreposage et la manipulation de l'essence et des produits associés/Réglementation sur le contrôle des huiles et du glycol usagés	Service T.-N.-L.
*Certificat d'approbation pour la gestion de divers types de déchets	Ministère de l'Environnement et du Changement climatique de Terre-Neuve-et-Labrador
*Permis en vertu des lois sur les espèces en voie de disparition	Ministère des Pêches, des Forêts et de l'Agriculture
Certificat d'approbation (conformité industrielle)	Ministère de l'Environnement et du Changement climatique – Division de la prévention de la pollution

Les notes:

*Signifie les permis qui dépendent de la conception-construction.

Il sera nécessaire d'obtenir les approbations provinciales suivantes avant de commencer :

- Un permis de modification d'un plan d'eau de la Division de la gestion des ressources en eau;
- Un permis d'utilisation des eaux particulier de la même division;
- Un certificat d'approbation de Service T.-N.-L. pour la manipulation sécuritaire de l'essence;
- Un certificat d'approbation de Service T.-N.-L. pour le stockage de l'huile usée et du glycol;
- Un certificat d'approbation pour la gestion de différents types de déchets de construction;
- Des permis spéciaux pour la manipulation des espèces en voie de disparition découvertes sur le site;
- Un certificat de conformité industrielle de la Division de la prévention de la pollution.

EVPC continuera à travailler en étroite collaboration avec le gouvernement provincial et veillera à respecter parfaitement toutes ses règles et ses conditions.

5.3.3 Participation municipale

le port est situé dans la ville de Botwood. Celle-ci dispose de règles précises concernant l'utilisation des terres, qui sont appelées les règlements d'aménagement (Development Regulations) de la ville de Botwood.

La zone des travaux exacte est zonée par la Ville pour un usage industriel. Le plan de reconstruction du quai est en pleine conformité avec cette règle de zonage établie de longue date.

EVPC communique régulièrement avec le conseil municipal de Botwood. L'entreprise souhaite s'assurer de respecter toutes les règles d'aménagement locales. Il est nécessaire de respecter toutes les règles en vertu de la *Urban and Rural Planning Act, 2000* provinciale. EVPC poursuivra ces discussions importantes avec la Ville au fur et à mesure de l'achèvement des plans.

6.0 Partie E: Effets potentiels du projet

6.1 Effets potentiels sur les composantes environnementales relevant de la compétence fédérale

La protection de composantes environnementales précises est nécessaire en vertu de la loi fédérale. Cela comprend les poissons, les espèces protégées et les oiseaux migrateurs. Le projet comprend la construction de nouveaux ouvrages dans l'eau, ce qui pourrait remuer des sédiments et créer du bruit sous l'eau. EVPC se conformera à des règles strictes pour protéger le milieu marin.

EVPC protégera le poisson et son habitat en utilisant des barrages flottants et des filtres à limon particuliers. Ces outils retiennent les particules flottantes pendant la construction. EVPC utilisera des méthodes de « démarrage progressif » lors du battage des pieux en acier. Cela permet aux poissons de quitter la zone bruyante en toute sécurité. Tous les travaux seront exécutés conformément aux dispositions de la Loi sur les pêches, qui interdit de tuer ou de blesser les poissons. Aucun dragage de capitalisation ne sera effectué.

Il faudra également prévenir la propagation des espèces aquatiques envahissantes. Les navires peuvent transporter accidentellement des espèces étrangères nuisibles dans leurs réservoirs d'eau ou sur leur coque. Tous les navires doivent respecter à la lettre les règles fédérales de navigation pour la gestion des eaux de ballast et de cale. Ces procédures strictes empêchent l'introduction d'espèces envahissantes dans la baie des Exploits et protègent le milieu marin.

Il est nécessaire de protéger les espèces en péril. La martre de Terre-Neuve, une espèce protégée, vit dans la région élargie. Cependant, le chantier exact constitue une zone industrielle pavée et ne comprend aucun couvert forestier dense nécessaire à la présence des martres. De grands animaux protégés, comme le rorqual bleu, vivent également à proximité. Le port est trop peu profond et trop achalandé pour représenter un habitat favorable à ces espèces. Tous les travaux seront exécutés en stricte conformité avec la LEP afin de s'assurer de ne pas nuire à la vie marine protégée.

Il est également nécessaire de protéger les oiseaux migrateurs. Des espèces comme l'hirondelle de rivage et le bécasseau maubèche visitent le rivage local. La principale saison de nidification s'étend de la mi-avril à la fin août. EVPC tentera de déblayer les terres en dehors de cette période. Si ces travaux doivent être exécutés à ce moment, des experts vérifieront d'abord la présence de nids. Une zone tampon de sécurité sera établie autour de tout nid actif découvert dans la zone.

Le projet serait une entreprise fédérale au sens de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999). Cela signifie que le projet doit tenir compte des effets possibles selon cette loi fédérale.

Les effets négatifs non négligeables possibles comprennent des effets locaux sur les plantes marines et l'habitat du poisson dans la zone des travaux en eau ou près de celle-ci. Les autres effets possibles comprennent une eau temporairement trouble, le bruit sous-marin, les déversements accidentels, les émissions dans l'air, la poussière et la propagation possible d'espèces aquatiques envahissantes. Ces effets devraient être gérés au moyen de mesures d'atténuation, de surveillance et de contrôles réglementaires.

6.2 Effets au-delà de l'emplacement du projet

EVPC a vérifié si le projet entraînera des effets au-delà des limites du port. Tous les travaux de construction se dérouleront entièrement à l'intérieur des limites historiques du port. EVPC est propriétaire de tous les terrains et les plans d'eau requis.

Les travaux seront exécutés en dehors de toute terre fédérale et n'affecteront aucune autre province canadienne ni aucune zone à l'extérieur du Canada. Tous les changements apportés à l'environnement resteront à l'échelle locale. Des plans stricts seront suivis en cas de déversement afin de protéger les eaux limitrophes partagées.

6.3 Effets potentiels sur les peuples autochtones

EVPC a examiné la façon dont le projet pourrait avoir des effets sur les peuples autochtones. La réserve de la Première Nation Miawpukek est située à 230 kilomètres. Aucun effet direct sur ses terres de réserve n'est prévu. Le bureau régional de la Première Nation Qalipu est situé à 35 kilomètres. EVPC tient des réunions périodiques avec ses représentants, qui appuient le projet et souhaitent discuter des possibilités d'emploi.

EVPC a vérifié la présence de ressources culturelles et patrimoniales sur les lieux. Le site correspond à une vieille zone industrielle très utilisée. La découverte d'aucun objet archéologique n'est prévue. Cependant, un protocole strict de « découverte fortuite » sera mis en place. Le personnel qui découvre des objets historiques doit interrompre les travaux immédiatement. EVPC informera le gouvernement provincial et les groupes autochtones dans les 24 heures.

Les travaux n'empêcheront pas l'utilisation actuelle des terres. La région élargie est utilisée de façon traditionnelle pour la chasse et la pêche. Les travaux resteront dans l'empreinte du port actif. Un accès sécuritaire aux zones environnantes sera maintenu pour tous.

6.4 Changement dans les conditions sanitaires, sociales ou économiques

Aucun changement négatif dans les conditions sanitaires ou sociales des Autochtones n'est prévu. Le projet ne prévoit pas l'agrandissement de la taille du port. Il ne modifiera pas la façon dont les gens vivent et travaillent à proximité.

Les travaux de construction généreront du bruit et de la poussière de façon temporaire. EVPC gèrera ces effets avec soin pour protéger la santé de la communauté. Les routes sèches seront arrosées pour empêcher la génération de poussière. Le fonctionnement au ralenti inutile des camions sera interdit. Les travaux bruyants seront prévus pendant la journée pour éviter les problèmes de sommeil. Le projet apportera en fait des changements économiques positifs, créera des emplois à court terme et assurera l'exploitation en toute sécurité du port.

6.5 Émissions de GES associées au projet

la construction et l'exploitation du port entraîneront des émissions de GES qui proviendront principalement de la combustion de carburant diesel, utilisé par les navires, les camions et les grues lourdes. La fabrication de l'acier et du béton entraînera également des émissions de GES. Une estimation des quantités émises a été préparée pour aider à la planification préliminaire. Il est prévu que la phase de construction de 16 mois entraînera des émissions de 24 320 tonnes de GES. Cela comprend les émissions issues de la fabrication des matériaux de construction nécessaires (tableau 8).

Tableau 8: Résumé des émissions estimées pendant la construction et l'exploitation

Source	Quantité	Facteur d'émission	Émissions de CO ₂ estimées (tonnes)
Construction			
Carburant diesel (équipement)	6 278 085 L	2,67 kg de CO ₂ /L	16 762,487
Béton	9 580,67 t	208 kg de CO ₂ /t	1 992,780
Acier d'armature	500 t	908 kg de CO ₂ /t	454 000
Palplanches	5 600 t	908 kg de CO ₂ /t	5 084,800
Matériaux de remplissage/explosifs	136 508 m ³	0,19 kg de CO ₂ /m ³	25,937
Exploitation			
Carburant diesel (exploitation de l'équipement et des véhicules)	4 001 600 L	2,67 kg de CO ₂ /L	10 684,272

Pendant la phase d'exploitation, les émissions seront beaucoup plus faibles. Sur une période de 20 ans, l'exploitation libérera environ 10 684 tonnes de GES, ce qui équivaut à environ 534 tonnes par année.

Des efforts considérables seront fournis pour réduire ces émissions. EVPC mettra en œuvre les mesures d'atténuation suivantes :

- La durée de fonctionnement au ralenti des camions sera strictement limitée;
- Tout l'équipement sera maintenu en bon état afin qu'il fonctionne proprement;
- Un éclairage écoénergétique sera utilisé dans l'ensemble du port;
- La possibilité d'utiliser l'alimentation à quai fera l'objet d'analyses;
- L'alimentation à quai permet aux navires de se brancher et d'éteindre leurs moteurs.

6.6 Émissions et déchets liés au projet

Les travaux généreront des émissions et des déchets de façon temporaire. La construction du quai générera de la poussière et des gaz d'échappement. Les activités quotidiennes généreront des émissions de gaz d'échappement mineures provenant des navires.

EVPC effectuera la gestion sécuritaire de tous les déchets de construction. Elle triera la vieille ferraille, les pièces de bois et les emballages, et recyclera ces matériaux dans la mesure du possible. Tous les autres déchets seront transportés vers les installations provinciales de gestion des déchets approuvées.

EVPC devra effectuer la gestion de contaminants potentiellement préoccupants (CPP) particuliers. Ceux-ci comprennent du carburant diesel, des huiles et des lubrifiants. Tous les travaux seront conformes aux dispositions strictes de la Loi sur les pêches qui interdisent le rejet de toute substance nocive dans les eaux où vivent les poissons.

EVPC élaborera un plan de protection de l'environnement (PPE). Un tel plan indique au personnel la marche à suivre afin de protéger la nature. EVPC élaborera également un plan d'intervention en cas d'éco-urgences. De l'équipement de lutte contre les déversements sera mis à disposition directement sur le site (**tableau 9**).

Tableau 9: Émissions et déchets prévus pendant la construction, l'exploitation et l'entretien

Composant du projet	Voie d'effets	Contaminants ou paramètres préoccupants	Principaux instruments de gestion	Mesures de surveillance et d'intervention
Eaux usées et eaux de ruissellement	Contamination des eaux superficielles par le drainage du site	Matières solides en suspension, hydrocarbures	Plan de protection de l'environnement Plan de gestion des déchets	Inspection des mesures de contrôle du drainage
Interaction avec les poissons et leur habitat	Mortalité directe ou dégradation de l'habitat due à la sédimentation ou aux déversements	Sédiments, hydrocarbures	Plan de protection de l'environnement Plan d'intervention en cas d'éco-urgences	Prévention des déversements et surveillance de la turbidité
Poissons, habitats des poissons et plantes marines	Les travaux de construction peuvent perturber l'habitat des poissons et la flore marine en raison de la mise en place de pieux, du remblayage, des travaux sur les berges, de l'utilisation de barges, du mouillage, de la sédimentation ou des déversements.	Sédiments, turbidité, hydrocarbures, béton non durci, pH, perturbation physique, plantes marines	Plan de protection de l'environnement; Plan d'intervention en cas d'urgence environnementale; Examen par le MPO, au besoin	Prévention des déversements, surveillance de la turbidité et rapports

Composant du projet	Voie d'effets	Contaminants ou paramètres préoccupants	Principaux instruments de gestion	Mesures de surveillance et d'intervention
Faune et oiseaux migrateurs	Évitement de l'habitat ou perturbation de la nidification due au bruit et à la lumière	Bruit, lumière, perturbation physique	Plan de protection de l'environnement Procédures de protection de la faune	Sensibilisation du personnel et relevés préalables au déblaiement
Trafic maritime et navigation	Congestion accrue, risque de collision avec des navires et de rejets accidentels, introduction d'espèces aquatiques envahissantes	Déplacement de navires, entrave à la circulation, hydrocarbures, eaux de cale	Procédures de sécurité maritime	Communication par des avis à la navigation
Effets liés au climat	Ruissellement accru ou contraintes structurales dues aux conditions météorologiques extrêmes	Volume des eaux pluviales, fréquence des inondations	Plan de protection de l'environnement Conception de mesures de contrôle	Surveillance du système de drainage

EVPC se basera sur des limites strictes pour adapter les travaux en cas de problème :

- Si la turbidité de l'eau augmente de huit unités (uTN), EVPC modifiera ses méthodes.
- Si le bruit sous l'eau dépasse 160 décibels, les travaux de battage de pieux seront adaptés.
- Le personnel doit signaler immédiatement tout déversement de carburant de plus de 70 litres.
- Si un film de carburant est observé sur l'eau, EVPC arrêtera les travaux et corrigera la situation.

Ces règles strictes garantissent la protection de l'environnement pendant la reconstruction du quai.

Références

- Gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador. (2002). Environmental Protection Act (SNL 2002, ch. E-14.2). <https://www.assembly.nl.ca>
- Gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador. (2003). Environmental Assessment Regulations, 2003, NLR 54/03 (2003, modifié en 2021 par le ch. O-51, art. 46). <https://www.assembly.nl.ca/legislation/sr/regulations/rc030054.htm>
- Gouvernement du Canada (GC). (1985a). Loi sur les eaux navigables canadiennes (L.R.C. 1985, ch. N-22). <https://laws-lois.justice.gc.ca>
- Gouvernement du Canada (GC). (1985b). Loi sur les pêches (L.R.C. 1985, ch. F-14). <https://laws-lois.justice.gc.ca>
- Gouvernement du Canada (GC). (1985c). Loi sur le pilotage (L.R.C. 1985, ch. P-14). Site Web de la législation (Justice). <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/p-14/>
- Gouvernement du Canada (GC). (1994). Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs (L.C. 1994, ch. 22). <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/m-7.01/>
- Gouvernement du Canada (GC). (2001). Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada (L.C. 2001, ch. 26). Site Web de la législation (Justice). <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-10.15/>
- Gouvernement du Canada (GC). (2002). Loi sur les espèces en péril (L.C. 2002, ch. 29). <https://laws.justice.gc.ca/fra/lois/s-15.3/>
- Gouvernement du Canada (GC). (2019a). Loi sur l'évaluation d'impact (L.C. 2019, ch. 28, art. 1). <https://laws-lois.justice.gc.ca>
- Gouvernement du Canada (GC). (2019b). Règlement sur les activités concrètes (DORS/2019-285). <https://laws-lois.justice.gc.ca>
- Gouvernement du Canada (GC). (2022b). Évaluation stratégique des changements climatiques. <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/conservation/evaluation/evaluations-strategiques/changements-climatiques.html>
- Statistique Canada. (2021). Profil du recensement : Botwood, Terre-Neuve-et-Labrador (Recensement de la population de 2021). Gouvernement du Canada (GC). <https://www12.statcan.gc.ca>