

Nouvel aéroport de Nain

**Résumé de l'inscription à l'examen
environnemental, document d'enregistrement,
description initiale de projet**

Le 4 décembre 2023



Table des matières

Introduction	7
Partie A : Renseignements généraux	7
1. Nom, type ou secteur du projet et emplacement proposé	7
2. Nom et coordonnées du promoteur	9
3. Mobilisation des administrations ou des organismes	9
4. Mobilisation des groupes autochtones	10
5. Études pertinentes	13
6. Évaluations stratégiques	13
Partie B : Renseignements sur le projet	13
7. Objectifs et besoins du projet	13
8. Activités et travaux du projet	14
8.1 Construction	14
8.2 Opérations	16
8.3 Démantèlement	16
9. Capacité maximale estimée du projet	16
10. Échéancier du projet	16
11. Solutions de rechange au projet	17
11.1 Solutions de rechange au projet	17
11.2 Autres sites	17
Partie C : Renseignements sur l'emplacement et contexte	19
12. Information géographique	19
13. Milieu biophysique	20
13.1 Climat et atmosphère	20
13.2 Topographie, géologie et pergélisol	21
13.3 Eaux souterraines et de surface	22
13.4 Milieu terrestre	22
13.4.1 Végétation et terres humides	22
13.4.2 Avifaune	23
13.4.3 Faune terrestre	23
13.5 Milieu aquatique	24
13.5.1 Milieu d'eau douce	24
13.5.2 Milieu marin	24
13.6 Aires protégées et zones spéciales	25
14. Milieu humain	25
14.1 Peuples autochtones	25
14.1.1 <i>Accord sur les revendications territoriales des Inuit du Labrador</i>	25
14.1.2 Gouvernement du Nunatsiavut	25
14.1.3 Nain	26
14.1.4 Caractéristiques démographiques	26

14.2	Patrimoine physique et culturel	27
14.3	Utilisation des terres et des ressources	28
14.3.1	Utilisation actuelle des terres et des ressources à des fins traditionnelles	29
14.4	Santé et bien-être communautaires	30
14.4.1	Soins de santé	30
14.4.2	Sécurité alimentaire	31
14.4.3	Logement adéquat	31
14.4.4	Qanuippitaa? Enquête nationale sur la santé des Inuits	32
14.5	Économie, emploi et affaires	32
14.5.1	Principaux secteurs économiques	32
14.5.2	Nunatsiavut Group of Companies	32
14.5.3	Pêche et transformation des fruits de mer	32
14.5.4	Mines	32
14.5.5	Tourisme	33
14.5.6	Recherche scientifique	33
14.6	Infrastructure et services	33
14.6.1	Services municipaux et récréatifs	33
14.6.2	Services de sécurité et d'urgence	34
14.6.3	Transport	34
14.6.4	Énergie	34
14.6.5	Soins de santé	34
14.6.6	Services aux familles et aux aînés	35
14.6.7	Éducation	35
Partie D : Participation et effets des autorités fédérales, provinciales, territoriales, autochtones et municipales		36
15.	Soutien financier des autorités fédérales	36
16.	Utilisation des terres fédérales pour le projet	36
17.	Administrations ayant des pouvoirs, des devoirs ou des fonctions relativement à l'évaluation des effets environnementaux du projet	36
Partie E : Effets potentiels du projet		38
18.	Qualité de l'air et changements climatiques	38
18.1	Émissions atmosphériques	38
18.2	Émissions de gaz à effet de serre	38
19.	Bruit et vibrations	39
20.	Ressources en eau	40
21.	Géologie, sols et terrain	42
22.	Végétation et terres humides	42
23.	Poissons et habitat des poissons	44
24.	Faune et oiseaux migrateurs	45
25.	Peuples autochtones	46
26.	Utilisation des terres et des ressources	46
27.	Patrimoine physique et culturel	47
28.	Santé et bien-être communautaires	47
29.	Économie, emploi et affaires	49

30. Terres fédérales	50
31. Déchets et émissions	50
31.1 Déchets solides	50
31.2 Effluents d'eaux usées	51
Références	51

Liste des tableaux

Tableau 4.1	Aperçu du plan de mobilisation de 2023-2024	11
Tableau 10.1	Jalons et dates du projet	16
Tableau 12.1	Coordonnées de l'aéroport	19
Tableau 12.2	Coordonnées de la route d'accès	19
Tableau 12.3	Terres fédérales les plus proches	20
Tableau 29.1	Types d'emplois liés aux ports aériens	49

Liste des figures

Figure 1.1	Localisation du projet et sites alternatifs de l'aéroport	8
Figure 2.1	Composantes du projet et contraintes environnementales et socioéconomiques initiales	15

Acronymes et abréviations

AEIC	Agence d'évaluation d'impact du Canada
AIL	Association des Inuits du Labrador
ARTIL	<i>Accord sur les revendications territoriales des Inuit du Labrador</i>
CDC CA	Centre de données sur la conservation du Canada atlantique
CO	Monoxyde de carbone
CO ₂	Dioxyde de carbone
COSEPAC	Comité sur la situation des espèces en péril au Canada
C-TNLOHE	Office Canada–Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers
ECCC	Environnement et Changement climatique Canada
EE	Évaluation environnementale
EI	Évaluation d'impact
FCEE	Franchissement de cours d'eau existant
FCEP	Franchissement de cours d'eau proposé
GES	Gaz à effet de serre
GN	Gouvernement du Nunatsiavut
HVGB	Happy Valley-Goose Bay
LEI	<i>Loi sur l'évaluation d'impact</i>
LEP	<i>Loi sur les espèces en péril</i>
LEVD	<i>Loi sur les espèces en voie de disparition</i>
MPO	Pêches et Océans Canada
NEPA	<i>Nunatsiavut Environmental Protection Act</i>
NGC	Nunatsiavut Group of Companies
NO _x	Oxydes d'azote
REE	<i>Règlement sur l'examen environnemental</i>
RERI	<i>Regulations Regarding Environmental Reviews of Initiatives on Labrador Inuit Lands</i>
RRIL	Région visée par le règlement des Inuits du Labrador
SC	Santé Canada
SCF	Service canadien de la faune
SCTHC	Système de classification des terres humides du Canada
SO _x	Oxydes de soufre
T.-N.-L.	Terre-Neuve-et-Labrador
TC	Transports Canada

TIL	Terres des Inuits du Labrador
ZEL	Zone d'étude locale
ZICO	Zone importante pour la conservation des oiseaux

Unités et symboles

'	Minutes
"	Secondes
°C	Degré Celsius
%	Pourcentage
<	Inférieur à
cm	Centimètre
pi	Pied
km	Kilomètre
km ²	Kilomètre carré
m	Mètre
M	Million
m ²	Mètre carré
mm	Millimètre
MW	Mégawatt
NM	Mille marin

Introduction

Le présent document représente l'enregistrement pour l'examen environnemental, le document d'enregistrement et la description initiale de projet pour le projet du nouvel aéroport de Nain (le projet). Il vise à satisfaire aux exigences relatives au lancement de l'évaluation environnementale (EE) des trois régimes de réglementation applicables : le ministère des Terres et des Ressources naturelles de Nunatsiavut, le ministère de l'Environnement et des Changements climatiques de Terre-Neuve-et-Labrador et l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC). Le présent document est organisé de manière à correspondre aux renseignements requis selon le *Règlement sur l'information et la gestion des délais*.

Partie A : Renseignements généraux

1. Nom, type ou secteur du projet et emplacement proposé

Le projet vise la construction d'un nouvel aéroport à Nain, la collectivité inuite la plus au nord du Labrador, à Terre-Neuve-et-Labrador (T.-N.-L.). Situé au nord d'Unity Bay, Nain se trouve à environ 50 km de l'océan Atlantique et à 370 km au nord de Happy Valley-Goose Bay (HVGB). Le gouvernement du Nunatsiavut (GN) prévoit construire le nouvel aéroport certifié pour remplacer la piste d'atterrissage de Nain. Les trois principales composantes du projet, présentées à la Figure 1.1, sont les suivantes :

- L'aéroport, qui comprend l'aérogare, le hangar d'entretien de l'équipement, l'aire de trafic, le stationnement côté ville et les installations connexes, ainsi qu'une superficie de 1 300 m² réservée à des fins de développement futur.
- Une piste d'une longueur d'environ 1 830 m (6 000 pi) et d'une largeur de 30 m (100 pi), à l'exclusion de l'aire de trafic (aires de manœuvre).
- Une route d'accès, une nouvelle route d'environ 13 km reliant l'aéroport à Nain.

Le nouvel aéroport de Nain sera ouvert 24 heures sur 24, sept jours sur sept et pourra servir de centre d'intervention d'urgence pour la région.



Composante du projet / Project Component

- Site alternatif de l'aéroport / Alternative airport site
- Route temporaire proposée / Proposed temporary road
- Route d'accès originale / Original access road alignment
- Empreinte de l'aéroport / Airport footprint
- Route d'accès / Access road
- Piste / Runway

Inuits du Labrador / Labrador Inuit

- Région visée par le règlement des Inuits du Labrador (RRIL) / Labrador Inuit Settlement Area (LISA)
- Terres inuites du Labrador / Labrador Inuit Lands (LIL)
- Gouvernement de la communauté inuite de Nain – Zone d'aménagement municipal / Nain Inuit Community Government - Municipal Planning Area

Autre / Other

- Piste d'atterrissage existante / Existing airstrip

1:50 000
0 500 1 000 m
NAD 1983 UTM Zone 20N
2023-12-06 14:11

Figure 1.1
Localisation du projet et sites alternatifs de l'aéroport
Figure 1.1
Project Location and Alternative Airport Sites

2. Nom et coordonnées du promoteur

Le promoteur du projet est le GN, qui est une région inuite autonome de T.-N.-L. Nain est la capitale administrative du GN, et le président du Nunatsiavut est Johannes Lampe.

Personne-ressource du promoteur : Colin Gilbride, ing.
Directeur de l'infrastructure et de la planification
Gouvernement du Nunatsiavut

Adresse : C.P. 92, Makkovik, T.-N.-L. A0P 1J0

Téléphone : Bureau : 709-923-2007
Téléphone cellulaire : 709-899-0935

Courriel : colin.gilbride@nunatsiavut.com

Site Web : www.nunatsiavut.com

3. Mobilisation des administrations ou des organismes

Les régimes réglementaires du GN, provincial et fédéral décrivent les exigences du processus d'EE, les permis requis pour la construction et l'exploitation du projet et les conditions régissant l'exploitation du projet. La consultation réglementaire pour le projet a commencé en 2022 afin de déterminer les exigences réglementaires potentielles du projet et se poursuit. Les ministères et organismes gouvernementaux suivants ont participé à la mobilisation :

- Organismes de réglementation de l'évaluation environnementale
 - AEIC
 - ministère de l'Environnement et des Changements climatiques de T.-N.-L.
 - ministère des Terres et des Ressources naturelles de Nunatsiavut
- Autres organismes de réglementation compétents et agences de l'EE
 - ministère des Terres et des Ressources naturelles de Nunatsiavut (au sujet des camps et des carrières)
- Autres agences et organismes de réglementation provinciaux
 - ministère de l'Environnement et des Changements climatiques de T.-N.-L. : Division de la prévention de la pollution
 - ministère de l'Environnement et des Changements climatiques de T.-N.-L. : Division de la gestion des ressources en eau
 - ministère de la Pêche, forêts et agriculture de T.-N.-L. : Division de la faune
 - Santé et services communautaires de T.-N.-L.
 - Affaires municipales et provinciales de T.-N.-L.
 - Conseil exécutif de T.-N.-L. : Bureau des affaires autochtones et de la réconciliation
- Autres agences ou organismes fédéraux
 - Pêches et Océans (MPO)
 - Service canadien de la faune (SCF)
 - Transports Canada (TC)
 - Santé Canada (SC)
 - Environnement et Changement climatique Canada (ECCC)

- ministère de la Défense nationale
- Ressources Naturelles Canada (RNCan)
- Emploi et Développement social Canada
- Femmes et Égalité des genres Canada (FEGC)
- Services aux Autochtones Canada (SAC)
- Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada (RCAANC)

Ces intervenants ont été invités à participer à d'autres consultations selon les besoins. Depuis le début de 2023, le GN a demandé que des réunions soient organisées pour présenter le projet, pour recevoir des commentaires sur les régimes de réglementation et pour bénéficier de l'expertise des organismes de réglementation. L'équipe du promoteur a également tenté de communiquer avec le gouvernement de la communauté inuite du Nain concernant l'aménagement des terres et les permis requis, mais n'a pas reçu de réponse à ce jour.

À ce jour, les principaux commentaires et questions (des organismes de réglementation) concernant le projet comprennent ce qui suit :

- l'emplacement du projet (p. ex., les autres emplacements envisagés);
- le calendrier du projet (p. ex., le calendrier de l'EE);
- les avantages découlant du projet (p. ex., l'emploi);
- la consultation et la mobilisation (p. ex., les groupes autochtones, les intervenants et le public);
- les installations temporaires (p. ex., l'hébergement des travailleurs, la route pour l'accès à la mer);
- les matériaux de construction (p. ex., les sources d'agrégats);
- l'accès au site (p. ex., la route d'accès);
- l'environnement naturel : les poissons (p. ex., l'omble chevalier), les oiseaux, la faune; les espèces rares (p. ex., caribous, plantes) et le milieu aquatique;
- l'utilisation des terres et des ressources (p. ex., les résidences permanentes, saisonnières ou temporaires et les zones de récolte des bénéficiaires de l'entente sur le Nunatsiavut);
- le zonage des terres établi à Nain;
- le patrimoine culturel et les sites archéologiques;
- la gestion des matières dangereuses, y compris le transport de carburéacteur;
- la qualité de l'air reliée aux groupes électrogènes diesel;
- les émissions de gaz à effet de serre (GES).

4. Mobilisation des groupes autochtones

Le projet touche principalement la population de Nain, et le GN s'engage à collaborer avec les bénéficiaires de l'entente sur le Nunatsiavut, les parties intéressées et les membres du public afin d'assurer les meilleurs résultats possible pour la collectivité et l'environnement conformément aux règlements applicables. Au-delà des exigences réglementaires, le GN s'est engagé à cerner et à régler les problèmes liés au projet et à améliorer les avantages qui en découlent.

Avant le début de la mobilisation formelle sur le projet, les principaux enjeux et intérêts concernant le projet signalés au promoteur par les bénéficiaires de l'entente sur le Nunatsiavut étaient les suivants :

- l'urgence de remplacer la piste d'atterrissage par une meilleure installation;
- la faisabilité d'un nouvel aéroport;
- l'augmentation de l'accès routier pourrait entraîner des cambriolages dans les camps;
- le déneigement de la route d'accès;
- la sécurité publique - avalanches autour de l'étang Blow Hold sur la route d'accès;

- l'accès à l'aéroport (p. ex., le temps nécessaire pour se rendre à l'aéroport, l'impossibilité de marcher jusqu'à l'aéroport, le stationnement à l'aéroport).

Le Tableau 4.1 donne un aperçu des activités de mobilisation actuelles et à venir prévues en 2023 et en 2024.

Tableau 4.1 Aperçu du plan de mobilisation de 2023-2024

Activité	Description	Durée prévue
Séance d'information publique menée par le promoteur : Projet de nouvel aéroport de Nain	Le promoteur (GN) a tenu une séance d'information publique à Nain pour décrire le projet, les travaux effectués à date et les plans pour les travaux au cours de 2023 et 2024, ainsi que pour répondre aux questions des participants.	16 octobre 2023
Échanger de l'information et mener des consultations précoces	Établir un contact et communiquer l'information aux intervenants et aux membres de la collectivité, y compris les collectivités et les organisations autochtones (p. ex., le personnel du gouvernement, les détenteurs de droits, les intervenants et les résidents de Nain). Diffuser le feuillet d'information sur le projet no. 1 à la liste de membres de la collectivité et d'intervenants pour présenter un aperçu du projet, les travaux complétés (2018 à ce jour), dont la sélection du site, ainsi que les travaux en cours pour l'avancement des études de faisabilité. Diffuser les coordonnées du promoteur et des consultants avec une invitation à soumettre d'autres questions ou commentaires.	Novembre 2023
	Distribuer d'autres feuillets d'information sur le projet à la liste de membres de la collectivité et d'intervenants selon les besoins. Les sujets de discussion peuvent inclure : <ul style="list-style-type: none"> - Les questions soulevées lors de la séance d'information publique du 16 octobre 2023; - Une description et une mise à jour du programme de terrain de 2023, y compris les principaux résultats. 	De janvier à mars 2024
Mobilisations ciblées	Inviter les principaux membres et intervenants de la collectivité ainsi que les collectivités autochtones à participer à des séances particulières pour discuter du nouvel aéroport de Nain proposé : Nain, Hopedale, Nation innue, Première Nation innue Mushuau (Natuashish) et Première Nation innue Sheshatshiu.	De novembre 2023 à l'hiver 2024
Mobilisation générale : Entrevues	Inviter les principaux membres, détenteurs de droits et intervenants de la collectivité à participer à des entrevues reliées au projet pour identifier les effets potentiels sur la collectivité et la région. Ces informations contribueront au dossier de consultation et à l'analyse des effets. Préparer des questions de discussion en fonction des thèmes ou des sujets soulevés lors des activités de mobilisation précoces. Mener des entrevues pour valider les données de référence et éclairer l'évaluation des effets afin d'élaborer l'ébauche de l'évaluation des effets (p. ex., identification des composantes valorisées, des indicateurs et des mesures d'atténuation).	De décembre 2023 au printemps 2024
Séances de consultation (Autochtones)	Tenir une série de séances de consultation avec les collectivités autochtones potentiellement affectées (Nain, Hopedale, Nation innue) pour entendre leur feedback sur le projet et pour	De l'hiver 2024 à l'été 2024

Activité	Description	Durée prévue
	<p>identifier les principales préoccupations, intérêts et effets du projet.</p> <p>Des séances de consultation de suivi ou l'échange d'informations avec les collectivités autochtones seront déterminés en consultation avec les collectivités et selon leurs intérêts. Des consultations supplémentaires refléteront les priorités identifiées lors des discussions et indiqueront comment le feedback a été incorporé dans la planification du projet et l'énoncé des effets environnementaux.</p>	
Séances de consultation (Collectivité et intervenants)	<p>Tenir une série de séances de consultation avec les intervenants et membres de la collectivité de Nain pour poursuivre l'échange d'informations sur le projet (p. ex., informations techniques, mises à jour des travaux de terrain), pour entendre leur feedback et pour identifier les principales préoccupations, intérêts et effets du projet.</p> <p>Des séances de consultation de suivi ou l'échange d'informations avec les intervenants et membres de la collectivité de Nain refléteront les priorités et les intérêts identifiés lors des discussions et indiqueront comment le feedback a été incorporé dans la planification du projet et l'énoncé des effets environnementaux.</p>	De l'hiver 2024 à l'été 2024
Documentation de la mobilisation	Préparer les documents définitifs sur les activités de mobilisation et les résultats. Le résumé de la consultation comprendra les dossiers des participants, les commentaires reçus et la façon dont ils ont été utilisés dans l'évaluation des effets et les mesures d'atténuation.	Été 2024

Le 16 octobre 2023, le promoteur a tenu une séance d'information publique à Nain. Une présentation décrivant le projet a été présentée à environ 25 participants, y compris des résidents de la collectivité, des représentants élus du GN et des membres du personnel. Les questions et les préoccupations soulevées lors de la séance d'information publique comprenaient les suivantes :

- Emplacement
 - On craint que l'aéroport soit plus éloigné de Nain, car les personnes sans véhicule sont habituées à marcher pour se rendre à la piste et en revenir.
- Sélection du site
 - On souhaite connaître la raison pour laquelle ce site a été choisi plutôt que d'autres sites potentiels.
- Utilisation des terres
 - On se demande pourquoi l'aéroport serait clôturé, ce qui entraînerait une zone d'exclusion pour la récolte.
 - On s'intéresse à la prochaine étude sur l'utilisation des terres.
- Activités aéroportuaires
 - On souhaite savoir qui serait le propriétaire et l'exploitant de l'aéroport.
 - On veut savoir si les résidents de Nain occuperaient des emplois liés à l'exploitation de l'aéroport.
 - On souhaite connaître le type d'aéronef qui serait utilisé.
- Fret aérien
 - On se questionne sur la livraison en temps opportun et l'entreposage sécuritaire d'aliments congelés et périssables et d'autres marchandises à l'aéroport.
- Route d'accès

- On s'interroge au sujet de la neige abondante et des risques d'avalanches le long de la route d'accès, en particulier à l'étang Blow Hole.
- Ancienne piste d'atterrissage
- On se questionne sur les utilisations possibles de l'ancienne infrastructure de piste d'atterrissage.

5. Études pertinentes

Aucune évaluation régionale telle que définie aux articles 92 et 93 de la *Loi sur l'évaluation d'impact* (LEI) n'a été réalisée dans la zone du projet.

6. Évaluations stratégiques

L'évaluation stratégique des changements climatiques d'ECCE, en vertu de l'article 95 de la LEI, exige que l'évaluation d'impact (EI) tienne compte de la mesure dans laquelle les effets d'un projet désigné contribuent ou nuisent à la capacité du Canada de respecter ses engagements en matière de changements climatiques, comme l'Accord de Paris et les objectifs, notamment lié à la cible de 2030 et à la carboneutralité d'ici 2050 (ECCE, 2020). Une évaluation initiale des émissions de GES conformément aux lignes directrices pour l'évaluation stratégique des changements climatiques est fournie dans la description initiale de projet.

Partie B : Renseignements sur le projet

7. Objectifs et besoins du projet

Pour les collectivités autochtones du nord du Labrador, les pistes d'atterrissage sont la seule liaison à l'année avec le reste de la province. L'accès maritime est limité, car le traversier n'est en service que pendant les saisons sans glace (de quatre à cinq mois, soit de juin à octobre-novembre). Les pistes d'atterrissage sont des infrastructures essentielles, car elles facilitent la circulation des aliments, des fournitures médicales et d'autres biens essentiels; maintiennent l'accès aux services nécessaires comme les soins de santé; soutiennent l'attraction et le maintien en poste du personnel dans les secteurs de service importants (p. ex., soins de santé, éducation, services de police); aident à maintenir le contact en personne avec la famille et les amis; fournissent des emplois locaux; et soutiennent le développement économique.

La piste d'atterrissage actuelle de Nain présente des complexités opérationnelles et ne pourrait pas être modernisée. L'emplacement et l'alignement de la piste d'atterrissage ainsi que la direction des vents dominants entraînent le retard ou l'annulation de près de la moitié des vols réguliers, ce qui retarde l'expédition de marchandises essentielles. La piste d'atterrissage n'est pas certifiée pour la tenue des opérations de vol de nuit en raison de l'environnement montagneux environnant et des vents forts, ce qui est particulièrement problématique lors des urgences médicales où l'évacuation est souvent nécessaire parce que les services médicaux locaux sont limités.

La piste d'atterrissage de Nain est située sur la côte et comporte une zone tampon de 1 m (3 pi) au-dessus de l'eau de mer. Pendant les ondes de tempête, comme celle de décembre 2022, la piste d'atterrissage a été partiellement inondée par l'eau de mer. De plus, les ondes de tempête entraînent une érosion qui peut affaiblir la capacité portante de la piste d'atterrissage. Il est donc possible que la piste d'atterrissage devienne inutilisable à court ou à long terme. Pendant la saison de navigation maritime, le traversier prend trois jours faire le trajet entre HVGB et Nain.

À Nain, les aéronefs à voilure fixe demeurent le meilleur et le seul moyen de transport pour les personnes, la nourriture et les fournitures médicales tout au long de l'année, ainsi que pour les évacuations d'urgence. La situation de la piste d'atterrissage actuelle est précaire en raison de l'élévation du niveau de la mer, qui devrait s'aggraver avec l'accélération des changements climatiques. Il est impératif qu'un nouvel aéroport soit construit le plus tôt possible, car une analyse a conclu que l'infrastructure ne peut pas être modernisée à l'emplacement actuel.

8. Activités et travaux du projet

8.1 Construction

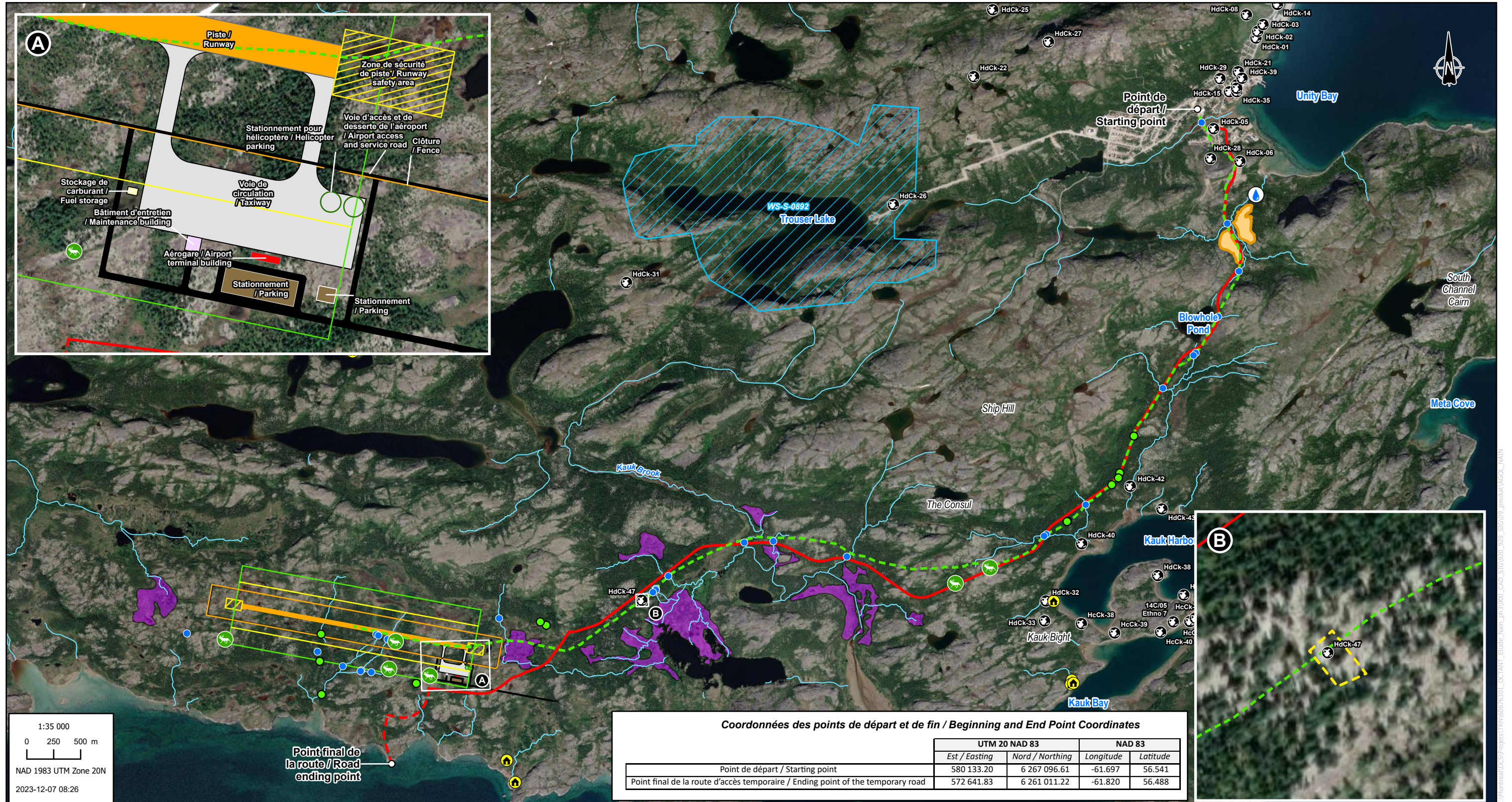
On prévoit que les activités de construction du projet comprendront ce qui suit :

- débroussaillage, broyage et défrichage des arbres;
- arrachage;
- décapage de la couche arable et paillage du mélange de matériel végétal qui sera utilisé dans la zone touchée après l'achèvement;
- mesures d'assèchement et de contrôle de l'eau;
- préparation de la plateforme;
- préparation, traitement, mise en place et compactage des matériaux granulaires;
- installation d'une infrastructure de gestion des eaux pluviales;
- mise en place de la terre végétale;
- construction de la route d'accès;
- inspection des ponts et ponceaux;
- installation d'une clôture;
- installation d'aides visuelles, d'infrastructures de communication et d'éclairage d'approche;
- mise en place des conduits et du câblage;
- construction de l'aérogare et du hangar;
- construction d'installations électriques.

Des installations temporaires, y compris des remorques de chantier, des aires d'entreposage de matériel et d'équipement et des locaux, ainsi que de l'équipement d'entretien de construction seront installés. Les hydrocarbures nécessaires à la construction seront livrés à Nain et entreposés dans des installations temporaires appropriées et sans danger pour l'environnement situées sur le chantier de construction.

Tous les matériaux de remblayage pour l'aéroport et la route d'accès proviendront du site en optimisant l'équilibre entre les coupes et le remblai. D'autres matériaux (pour les bâtiments, l'électricité, la station de pompage de l'eau potable, les réserves d'eau et d'autres matériaux liés au projet) seront principalement acheminés par bateau vers le port de Nain ou directement par voie navigable le long du littoral de l'aéroport. Un site maritime près de l'aéroport pourrait être utilisé par des barges afin de livrer des équipements et des matériaux pour la construction, à l'aide d'une route d'accès temporaire depuis la rive (Figure 2.1). Le sol et la terre végétale extraits pendant les travaux de construction du projet seront réutilisés dans la mesure du possible pour le remblai ou l'aménagement paysager. Il faudra mettre en œuvre des mesures temporaires de contrôle de l'érosion et de la sédimentation (p. ex., bassins de décantation, clôture de limon) pendant la construction afin d'empêcher le rejet d'eau chargée de sédiments dans des zones écosensibles.

Les broussailles seront hachées ou déchiquetées et pourront être brûlées sur place si nécessaire, avec l'approbation du ministère de la Pêche, des Forêts et de l'Agriculture pendant la saison des feux de forêt, ou pourront être transportées vers un site d'élimination des déchets approuvé pour être éliminées de manière appropriée avec la permission du propriétaire ou de l'opérateur du site d'élimination des déchets. Lorsque le brûlage est autorisé, les pneus et l'huile usagée ne doivent pas être utilisés pour faciliter le brûlage des broussailles.



Composante du projet / Project Component

- Route d'accès originale / Original access road alignment
- Route d'accès / Access road
- Route temporaire proposée / Proposed temporary road
- Clôture / Fence
- Surface de transition (23 m) / Transitional surface (23 m)
- Surface de transition (45 m) / Transitional surface (45 m)
- Stationnement pour hélicoptère / Helicopter parking
- Zone de sécurité de piste / Runway safety area
- Aérogare / Airport terminal building
- Voie d'accès et de desserte de l'aéroport / Airport access and service road
- Stockage de carburant / Fuel storage
- Bâtiment d'entretien / Maintenance building
- Stationnement / Parking
- Piste / Runway
- Voie de circulation / Taxiway

Contraintes environnementales / Environmental Constraints

- Cours d'eau / Watercourse
- Traversée de cours d'eau / Watercourse crossing (desktop)
- Traversée additionnelle de cours d'eau (terrain 2023) / Additional watercourse crossing (2023 field mapping)
- Pergélisol potentiel / Potential permafrost
- Observation de piste de caribou / Caribou track observation

Contraintes socio-économiques / Socio-Economic Constraints

- Camp / Cabin
- Site archéologique / Archaeological site
- Zone de protection de site archéologique / Archaeological site protection area
- Source d'eau potable non traitée / Untreated drinking water source
- Zone publique protégée d'approvisionnement en eau / Protected Public Water Supply Area
- Carrière / Quarry

Figure 2.1
Composantes du projet et contraintes environnementales et socio-économiques initiales

Figure 2.1
Project Components and Initial Environmental – Socio-economic Constraints

8.2 Opérations

Contrairement à la piste d'atterrissage actuelle, le nouvel aéroport de Nain pourra fonctionner 24 heures sur 24, en tenant compte des conditions météorologiques de plus en plus intenses causées par les changements climatiques. Aucune installation de dégivrage n'est prévue dans le cadre du projet. La plus grande piste pourra accueillir des avions à turbopropulseurs et des avions à réaction De Havilland Canada (DHC)-8 (p. ex., des Boeing 737-200) et des Boeing 737-700 et 737-800 plus gros.

Pendant les opérations, toutes les fournitures seront transportées à l'aéroport par la route d'accès. Le transport et le stockage du diesel et du carburéacteur seront conformes aux réglementations telles que *Canada Transportation of Dangerous Goods Act and Regulations, Dangerous Goods Transportation Act and Regulations* de T.-N.-L., *Storage and Handling of Gasoline and Associated Products Regulations, 2003* de T.-N.-L. et *Used Oil and Used Glycol Control Regulations, 2018* de T.-N.-L.

8.3 Démantèlement

La fermeture, le déclassement et la remise en état de l'aéroport ne sont pas prévus, car l'aéroport demeure essentiel pour Nain à long terme. L'infrastructure proposée devrait avoir un cycle de vie de plus de 50 ans. Si la fermeture et le déclassement sont nécessaires, ces processus seront alors assujettis aux régimes de réglementation appropriés. La remise en état progressive ne s'applique pas dans le contexte du projet.

9. Capacité maximale estimée du projet

Selon le *Guide pour la préparation d'une description initiale de projet et d'une description détaillée de projet* (CCIA, 2019), l'information sur la capacité maximale n'est pas jugée pertinente pour le projet; cependant, les mesures suivantes peuvent être pertinentes :

- Il est proposé que la piste mesure environ 1 830 m de longueur.
- L'aéroport devrait accueillir entre 130 et 140 vols par mois, y compris les arrivées et les départs. Il est probable qu'un jour le nombre de vols diminuera, car les gros aéronefs pourront utiliser l'aéroport.

10. Échéancier du projet

La conception technique préliminaire et les études de faisabilité devraient être terminées d'ici la fin de 2024, et la construction du projet devrait commencer en 2027. La mise en service est prévue en 2030. Le calendrier estimatif actuel du projet est présenté au Tableau 10.1.

Tableau 10.1 Jalons et dates du projet

Étapes clés	Date de fin
Présentation de l'inscription à l'AEIC, au GN et au ministère de l'Environnement et des Changements climatiques de T.-N.-L.	Novembre 2023
Début de la phase finale des études de faisabilité	Octobre 2024
Achèvement du R12 : présentation de l'étude d'impact environnemental	Novembre 2024
Achèvement du rapport sur les études de faisabilité	Décembre 2024
Décision de l'EE (AEIC, GN, ministère de l'Environnement et des Changements climatiques de T.-N.-L.)	Décembre 2025
Fin du financement	Avril 2026
Phases de développement et de construction	2025-2030

Étapes clés	Date de fin
Ingénierie détaillée, demandes de certificats d'autorisation, obtention de certificats et travaux de construction (par phases)	2026
Mobilisation et construction	2027-2030
Phase de mise en service et d'exploitation	Fin de l'année 2030

11. Solutions de rechange au projet

En raison de problèmes persistants à la piste d'atterrissage de Nain, le GN a envisagé plusieurs solutions de rechange, notamment :

- L'amélioration de la piste d'atterrissage existante sans la déplacer.
- La construction d'une nouvelle infrastructure aéroportuaire, y compris une route d'accès.

Ces solutions de rechange sont abordées ci-dessous.

11.1 Solutions de rechange au projet

La piste d'atterrissage actuelle de Nain a atteint la fin de sa durée de vie utile et toute amélioration permettrait d'en prolonger temporairement l'utilisation (GN, 2018a). En raison de l'environnement côtier et montagneux (et du manque d'équipement et d'éclairage adéquats), les activités sont limitées aux vols de jour. Même en améliorant l'équipement et l'éclairage pour les opérations nocturnes, la topographie empêcherait le prolongement de la piste et l'installation d'instruments propices aux opérations aériennes par mauvais temps.

La piste d'atterrissage actuelle risque de se dégrader plus rapidement en raison des changements climatiques. L'élévation du niveau de la mer a entraîné une hausse des marées et une augmentation de l'intensité des ondes de tempête. Ces conditions entraîneront l'érosion des bancs côtiers de la piste d'atterrissage, ce qui limitera davantage l'expansion potentielle et l'installation d'instruments. De plus, le dégel du pergélisol entraînera le soulèvement de la structure de la surface de la piste et la perte de la capacité portante. Ces facteurs constituent d'autres obstacles aux améliorations possibles, car l'élévation du niveau de la mer devrait augmenter chaque année en raison des changements climatiques. La construction d'une nouvelle infrastructure aéroportuaire offrirait une solution plus fiable et plus résiliente comparativement à la piste d'atterrissage existante.

11.2 Autres sites

On a envisagé trois sites potentiels pour accueillir le nouvel aéroport de Nain (sites 1, 2 et 3) dans un rayon d'environ 15 km au sud et au sud-ouest de Nain (Figure 1.1).

L'espace disponible sur le site 1 est trop étroit pour offrir une surface suffisante pour aménager les installations nécessaires et fournir des dégagements standards. Le manque d'espace utilisable empêcherait également l'installation d'un système d'éclairage d'approche ainsi qu'un éventuel agrandissement. La configuration du site 1 ne correspond pas aux vents dominants dans le contexte de l'aviation. En raison de l'altitude, il y aurait également des pentes abruptes dans des sections de la route d'accès de 2,1 km, ce qui pourrait être problématique dans des conditions hivernales. De plus, le site 1 se trouve à une altitude supérieure à l'altitude critique pour la couverture nuageuse, ce qui le rend inutilisable pour les aéronefs à l'atterrissage. Enfin, la présence de plusieurs antennes pourrait présenter un obstacle et entraver les procédures d'approche de piste.

Le site 2 présente des contraintes topographiques semblables à celles du site 1 : il est situé dans une vallée étroite et l'espace utilisable n'est peut-être pas suffisant pour accueillir toutes les installations requises. Les pentes de la vallée nécessiteraient des pentes abruptes pour la route d'accès de 2,5 km, ce qui pourrait également poser problème en hiver. Le site 2 se trouve également au-dessus de l'altitude critique pour la couverture nuageuse. Comme sur le site 1, plusieurs antennes existantes pourraient présenter des obstacles et entraver les procédures d'approche sur piste. En outre, ce site se trouve dans la zone publique protégée d'approvisionnement en eau du lac Trouser, qui est la source d'approvisionnement en eau potable de Nain.

Le site 3 a été choisi comme l'emplacement le plus favorable pour accueillir les nouvelles infrastructures aéroportuaires. Ce site est situé sur un plateau de 2 km de large et de 10 km de long, généralement de niveau et d'une longueur utilisable de 4 000 m. Il est suffisamment grand pour permettre la construction de l'infrastructure prévue, soit une piste de 1 500 à 1 800 m, une voie de circulation, une aire de trafic et divers bâtiments, avec une possibilité d'élargissement futur. Le plateau présente des affleurements rocheux à certains endroits et est couvert de végétation légère et de conifères à d'autres endroits. Aucun pergélisol n'a été trouvé sous la surface de la piste.

Un site potentiel au nord de Nain, près de la baie d'Akpiksai, a été éliminé du processus de sélection en raison de son altitude plus élevée, des montagnes environnantes abruptes et de l'absence d'un grand plateau pouvant accueillir l'infrastructure. Pour une approche et un atterrissage en toute sécurité, les avions ont besoin d'une longue période pour descendre et se stabiliser et d'un grand espace sans obstacles (p. ex., des montagnes) de chaque côté de l'avion pour le protéger et lui permettre de manœuvrer à basse altitude. Les vols sont souvent annulés sur la piste d'atterrissage existante de Nain, car les avions ne peuvent pas descendre en toute sécurité par mauvais temps.

Les autres considérations liées aux options envisagées pour le projet se résument comme suit :

- Les eaux souterraines seront utilisées pour l'approvisionnement en eau. L'analyse documentaire montre qu'il serait complexe sur le plan technique de pomper l'eau de surface vers l'aéroport, puisque la plupart des grands plans d'eau ayant une alimentation adéquate sont à plus de 2 km.
- Des génératrices diesel serviront à produire l'électricité au moyen d'un système énergétique moderne et efficace pour lequel du carburant sera stocké sur le site de l'aéroport. Divers scénarios hybrides (diesel et énergie renouvelable) ont été explorés pour évaluer l'efficacité de l'alimentation électrique, ainsi que les investissements en capital nécessaires et les coûts d'exploitation et la production de GES qui en découlent. Une étude de faisabilité approfondie fondée des scénarios choisis est recommandée.
- La conception de la route d'accès et le choix du tracé qui sont en cours, ont été modifiés pour tenir compte de l'utilisation d'autres terres, d'une caractéristique archéologique, de terres humides, du pergélisol potentiel, de ruisseaux et d'une zone d'habitat potentiel du poisson, ainsi que pour assurer une fondation géotechnique solide.
- Le tracé proposé pour la route d'accès traversera la zone de l'étang de Blow Hole, qui présente un terrain escarpé et est connu pour ses avalanches. Les ingénieurs du projet examinent les options de conception utilisées dans d'autres régions montagneuses enneigées (p. ex., les montagnes Rocheuses ou les Alpes) afin de réduire le risque d'avalanche sur la route d'accès. Les options de conception comprennent des mesures telles que la réduction des pentes ou la création de structures de protection contre les avalanches. Le col fera l'objet d'une surveillance des risques d'avalanche pendant les opérations, et des techniques de gestion du manteau neigeux (p. ex., déclenchement d'avalanches contrôlées) peuvent être envisagées pour assurer la sécurité du public, le cas échéant.
- Le tracé de la route d'accès à partir du nord de Nain n'a pas été envisagé en raison de la nécessité de traverser le bassin hydrographique du lac Trouser, protégé par la province (source d'approvisionnement en eau domestique de Nain).
- Compte tenu des ressources limitées en agrégats à Nain, on fera appel à des techniques de coupe et de remblai optimisées pour l'aménagement de la route d'accès, de la piste et de l'aéroport plutôt que d'utiliser des carrières situées sur les terres des collectivités.
- Toutes les installations destinées aux travailleurs de la construction seront situées sur le site de l'aéroport au lieu de chercher un logement à Nain.
- Les eaux usées seront traitées dans une fosse septique sur place au lieu d'être raccordées au réseau communautaire.
- Tous les déchets solides provenant de la construction seront séparés aux fins de réutilisation, de construction, de démolition et de retrait de Nain afin d'être éliminés ailleurs plutôt que d'utiliser le site d'enfouissement des déchets de la collectivité.

Partie C : Renseignements sur l'emplacement et contexte

12. Information géographique

L'aéroport se situe à environ 13 km de Nain, sur un plateau, à environ 500 m de la côte et à une altitude d'environ 40 m au-dessus du niveau de la mer (Figure 1.1). Les coordonnées de l'aéroport sont indiquées au Tableau 12.1.

Tableau 12.1 Coordonnées de l'aéroport

UTM 20 NAD 83		NAD 83	
Vers l'est	Vers le nord	Longitude	Latitude
570 970,65	6 262 677,06	-61,847	56,503
570 918,57	6 262 395,03	-61,848	56,501
573 671,97	6 262 177,85	-61,803	56,498
573 595,02	6 261 701,16	-61,805	56,494

Les options pour la route d'accès sont présentées à la Figure 2.1 et les coordonnées sont indiquées au Tableau 12.2.

Tableau 12.2 Coordonnées de la route d'accès

Point d'accès routier	UTM 20 NAD 83		NAD 83	
	Vers l'est	Vers le nord	Longitude	Latitude
Point de départ	580 133,20	6 267 096,61	-61,697	56,541
Point final (accès à l'aéroport)	572 641,83	6 261 011,22	-61 820	56 488
Point final de la route d'accès temporaire pour la construction	572 788,64	6 262 153,08	-61,818	56,498

Le projet est réalisé dans la région visée par le règlement des Inuits du Labrador (RRIL) et sur les terres inuites du Labrador créées dans le cadre de l'Accord sur les revendications territoriales des Inuit du Labrador (ARTIL). L'ARTIL établit les droits de pêche, de chasse, de piégeage et de cueillette des Inuits dans la RRIL et des dispositions particulières pour ceux qui vivent à l'extérieur de la RRIL. Appelée zone à l'annexe 2A de l'ARTIL, la RRIL s'étend vers l'est à 12 milles marins au large des côtes, vers la mer du Labrador.

Les Inuits du Labrador possèdent des droits exclusifs et la propriété de la RRIL, qui couvrent environ 15 800 km². La *Labrador Inuit Lands Act* (chapitre 11) décrit en détail bon nombre des exigences relatives à un examen environnemental sur les terres inuites du Labrador. Conformément à l'article 11.2.1 de l'ARTIL, aucun projet sur les terres inuites du Labrador ne peut commencer avant qu'un examen environnemental ait été achevé et que les permis, les licences ou les autres autorisations nécessaires en vertu d'une loi inuite aient été délivrés par l'autorité compétente et le GN. L'aéroport et la piste sont construits sur une parcelle des terres inuites du Labrador (4B-08). L'aéroport et la piste d'atterrissage se trouvent sur une parcelle de terres inuites du Labrador (LIL-08). Le long de la route d'accès, deux petites parcelles (LIL-03C et LIL-05C) ont été évitées par le tracé actuel de la route.

Au Canada, les terres fédérales comprennent les parcs nationaux, les réserves indiennes, les zones visées par des accords sur les revendications territoriales (p. ex., l'ARTIL) et les bases militaires. Les autres terres fédérales les plus proches sont les collectivités des Premières Nations, les parcs nationaux et les réserves et l'installation militaire à HVGB (Tableau 12.3).

Tableau 12.3 Terres fédérales les plus proches

Terres fédérales	Distance
Réserve indienne Natuashish 2	72 km
Parc national des Monts-Torngat	240 km
Réserve de parc national Akami-Uapishk ^U – KakKasuak – Monts Mealy	346 km
Réserve indienne Sheshatshiu 3	348 km
Village Kawawachikamach	360 km
Réserve indienne Matimekosh 3/Réserve indienne de Lac John	365 km
Base des Forces canadiennes, 5 ^e Escadre Goose Bay	367 km

13. Milieu biophysique

Une description du milieu physique et biologique de l'emplacement du projet est présentée ci-dessous, dans les sections suivantes :

- climat et atmosphère;
- topographie, géologie et pergélisol;
- eaux souterraines eaux et de surface;
- milieu terrestre;
- milieu aquatique;
- aires protégées et zones spéciales.

En plus de l'information accessible au public, cette section comprend des renseignements tirés d'études environnementales que le GN a menées pour le projet. La zone d'étude locale (ZEL) comprend une zone tampon de 100 m autour de l'aéroport et de part et d'autre de la piste et de la route d'accès.

13.1 Climat et atmosphère

Le projet se trouve dans l'écorégion des landes côtières, qui s'étend de la baie de Napaktok vers le sud jusqu'au détroit de Belle Isle, se caractérise par de longues criques côtières abritées. L'écorégion présente un climat maritime subarctique bas, caractérisé par des étés courts, frais et humides et de longs hivers froids (Riley, Notzl et Greene, 2013; Direction générale des sciences des écosystèmes, Environnement Canada, 1999).

Dans le nord du Labrador, le climat représente une zone de transition entre les climats arctique et subarctique et est influencé par le courant du Labrador et la proximité de la mer du Labrador. Les saisons d'automne et d'hiver sont caractérisées par des systèmes météorologiques de basse pression intenses accompagnés de vents côtiers pouvant se transformer en vents de tempête, et de neige abondante en raison de la circulation polaire qui apporte des masses d'air froid au Labrador. La région connaît de fortes variations saisonnières en ce qui concerne la force et la position des vents prédominants, la circulation de l'air en général et les systèmes pluviaux saisonniers. Les vents hivernaux de l'ouest sont forts et persistants, et les vents d'été viennent généralement de l'est (Vale Newfoundland and Labrador Limited, 2021b).

Les données climatiques de 1981 à 2010 à la station climatique de la piste d'atterrissage de Nain montrent que les températures moyennes quotidiennes peuvent s'élever à 11,0 °C en août et descendre à -17,6 °C en janvier (Gouvernement du Canada, 2023). Les précipitations varient de 57,0 mm en mai à 98,6 mm en juillet. Les précipitations annuelles moyennes sont de 925,4 mm, dont environ la moitié sous forme de la neige.

Depuis octobre 2021, on a recueilli des données météorologiques quotidiennement pour le projet à une station météorologique automatisée sur le site de l'aéroport. Les données sont en cours d'analyse afin de tenir compte des conditions météorologiques actuelles et d'apporter de possibles changements à la conception de l'aéroport. On a préparé un rapport climatologique préliminaire à partir des données recueillies d'octobre 2021 à

novembre 2022. Le rapport climatologique définitif, qui présente une analyse de toutes les données recueillies d'octobre 2021 à octobre 2023, sera accessible en novembre 2023 dans le R5 présentant des études et des rapports météorologiques dans le cadre de la phase 2.

La direction du vent dominant à l'aéroport est ouest-sud-ouest comparativement à la bande d'atterrissage existante où les données montrent des vents dominants ouest-nord-ouest (Stantec 2023, ébauche de rapport pour le R5 : Études et rapports météorologiques – Phase 2). Tout au long de l'année, le vent souffle principalement de l'ouest, particulièrement en automne et en hiver, et l'été, du nord-est. Cependant, on a observé, pendant toutes les saisons, que les vents les plus forts provenaient de l'ouest-sud-ouest.

Les changements climatiques ont eu un effet important sur les Inuits du Labrador. Les activités traditionnelles et de subsistance, de même que le transport terrestre et maritime, sont touchées par le réchauffement de la température et la variabilité des conditions météorologiques ainsi que les changements de la couverture de neige et de glace.

Les projections climatiques futures fournies par Donneesclimatiques.ca (une collaboration entre ECCC, l'Institut de recherche informatique de Montréal, CLIMAtlantic, Ouranos, le Pacific Climate Impacts Consortium, le Prairie Climate Centre et HabitatSeven) ont été consultées pour la collectivité de Nain. Pour la période de 1971 à 2000, la température moyenne annuelle était de -3,4 °C. Selon un scénario d'émissions de GES élevées, les températures moyennes annuelles devraient être de -0,5 °C pour la période de 2021 à 2050, de 2,2 °C pour la période 2051 à 2080 et de 4,5 °C pour les 30 dernières années de ce siècle. De plus, les précipitations annuelles moyennes pour la période de 1971 à 2000 étaient de 792 mm. Selon un scénario d'émissions de GES élevées, les précipitations devraient être 18 % plus élevées pour la période 2051 à 2080 et 23 % plus élevées pour les 30 dernières années de ce siècle (Donneesclimatiques.ca, 2023). Ces données représentent une accélération des changements climatiques.

La station de surveillance de la qualité de l'air la plus proche, gérée par ECCC dans le cadre du Programme national de surveillance de la pollution atmosphérique, se trouve à Labrador City, à environ 500 km au sud-ouest de Nain. Cependant, en raison de l'emplacement de Nain, l'activité humaine ne devrait pas, en général, avoir un effet sur la qualité de l'air dans la ZEL. En juillet 2023, un incendie de forêt à 30 km de Nain a causé des problèmes liés à la qualité de l'air et à la visibilité; la piste d'atterrissage n'a pas été opérationnelle pendant deux jours. Les effets potentiels de la construction et de l'exploitation du projet sur la qualité de l'air seront évalués dans le cadre de l'EE.

13.2 Topographie, géologie et pergélisol

L'écorégion des landes côtières, qui s'étend sur les trois quarts de la côte du Labrador, présente une topographie très variable. La dernière glaciation a érodé la majeure partie du sol, créant un paysage dominé par le substrat rocheux exposé et des sols minces et clairsemés (Riley, Notzl et Greene, 2013). Le courant extracôtier du Labrador refroidit la côte et a une incidence sur l'emplacement de la limite forestière. L'influence dominante de la dépression d'Islande apporte des pluies et de la neige exceptionnellement fortes dans un climat si froid au niveau de la mer, où il peut tomber jusqu'à 5 m de neige chaque hiver. Les parties septentrionales de la côte sont plus protégées des événements météorologiques rigoureux et côtiers par un archipel profond. Des centaines d'îles, d'îlots et de hauts-fonds situés au large constituent une zone tampon de 40 km de large par rapport à la mer du Labrador.

L'écodistrict de la côte de Nain, qui fait partie de la province structurelle de Nain du Bouclier canadien, est dominé par le gneiss métamorphique composé d'anorthosite igné. L'exposition au substrat rocheux domine le sol et les dépôts de surface sont rares. Ce district côtier nord se distingue par ses élévations abruptes, atteignant des hauteurs de 1 040 m au-dessus du niveau de la surface avec des élévations moyennes de 168 m au-dessus du niveau de la surface. Des falaises et des pentes abruptes et escarpées surmontent les eaux et les vallées étroites. L'écodistrict comprend de nombreuses vallées profondes et étroites qui s'étendent vers le nord de la baie Sango jusqu'à l'embouchure de la baie Okak, y compris la baie Mugford au nord (Riley, Notzl et Greene, 2013).

Nain est entouré d'un pergélisol discontinu dispersé (<50 % de la surface du sol). Comme dans d'autres régions du Nord canadien, le pergélisol se dégrade au Nunatsiavut en raison des changements climatiques (Goldhar, Bell et Sheldon, 2013).

Des relevés topographiques dans la ZEL ont été effectués au cours de l'été 2022. Il est évident que l'emplacement choisi pour l'aéroport est la seule grande zone non montagneuse près de la collectivité. Le plateau présente un relief rocheux à certains endroits. Il est recouvert de végétation composée de tamarix et d'autres conifères à d'autres endroits. On s'attend à trouver du pergélisol dans les zones non rocheuses (GN, 2020a).

13.3 Eaux souterraines et de surface

Au Labrador, les débits des rivières et des cours d'eau sont faibles de janvier à avril ou mai, moment où ils augmentent considérablement. Les débits mensuels atteignent un sommet en mai ou en juin, puis diminuent graduellement jusqu'en août ou en septembre. On a constaté un pic secondaire de l'écoulement de l'eau mensuel en octobre. L'écoulement mensuel diminue d'octobre à décembre jusqu'à ce qu'il reprenne son débit printanier (Gouvernement de T.-N.-L., 1997).

En 2022, les travaux sur le terrain ont permis de déterminer que des cours d'eau recoupent la route d'accès. Il s'agit notamment de :

- deux cours d'eau sans nom – franchissements de cours d'eau proposé (FCEP) 1 et FCEP 2;
- ruisseau Kauk (FCEP 3);
- deux cours d'eau qui croisent la route existante dans Nain – le ruisseau Nain (franchissement de cours d'eau existant [FCEE] 1) et le ruisseau Annainak (FCEE 2).

Les deux FCEP comprennent des structures comme l'installation de ponceaux. Au nord du FCEP 1, un étang (Blow Hole) se trouve à moins de 25 m de la route d'accès.

Une évaluation documentaire et une analyse du terrain des caractéristiques hydrologiques de la ZEL ont été effectuées dans le cadre du R6 : Étude hydrologique. Au cours des étés 2022 et 2023, des capteurs automatiques de niveau d'eau ont été utilisés pour recueillir des données continues sur le niveau d'eau dans deux cours d'eau (éphémères ou permanents). Au début de juillet 2023, des images précises par drone et des études sur le terrain de l'ensemble de la route d'accès ont été utilisées pour déterminer et cartographier d'autres franchissements de cours d'eau. Au total, on a répertorié 4 bassins hydrographiques et 35 passages de cours d'eau susceptibles d'avoir une incidence directe sur le projet. La Figure 2.1 montre les traverses de cours d'eau, dont la plupart sont décrits comme étant petits (<1 m de largeur) avec des chenaux mal définis et probablement un débit saisonnier (éphémère).

Au Labrador, la composition chimique des eaux de surface reflète la composition des sols et du substrat rocheux. Dans les régions où la géologie sous-jacente est principalement composée de gneiss et de roches-mères granitiques, l'eau de surface a tendance à être légèrement acide, colorée, très corrosive et à faible teneur en minéraux (AECOM, 2013).

Les données régionales sur la qualité et la quantité des eaux souterraines au Labrador sont généralement rares. On a calculé, à l'aide d'un modèle analytique, les estimations des surplus d'eau annuels, de la recharge des eaux souterraines et des taux de ruissellement des eaux de surface au Labrador. En moyenne, la recharge en eau souterraine représente environ 17 % du bilan hydrique total du Labrador, alors que le ruissellement de surface représente les 83 % restants. Le mouvement des eaux souterraines est légèrement ou fortement affecté par le pergélisol dans les zones de pergélisol discontinues et continues (AECOM, 2013).

13.4 Milieu terrestre

13.4.1 Végétation et terres humides

Un exercice de classification écologique des terres (ECT) non supervisé a été réalisé dans le cadre du R3 portant sur un examen environnemental et une évaluation documentaire afin de déterminer les habitats spéciaux et d'établir une classification de base pour les études futures (p. ex., pour la stratifier les efforts par type d'habitat). Selon l'ECT, 1,7 % de l'habitat dans la ZEL était constitué de terres humides. La classification et l'évaluation fonctionnelle au sol ou la classification et l'évaluation générale par hélicoptère ont confirmé la présence de terres humides à l'intérieur d'une zone tampon de 100 m de la piste et du chemin d'accès. Les terres humides ont été classées selon le Système canadien de classification des terres humides en cinq classes : bog, fen, marais, marécage, et eaux peu profondes.

Les données du Centre de données sur la conservation du Canada atlantique (CDC CA) indiquent qu'aucune des espèces végétales présentes dans la région de Nain n'est inscrite en vertu de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP) fédérale ou de la *Endangered Species Act* (ESA) de T.-N.-L. Elles sont toutes considérées comme étant en sécurité par le CDC CA et l'Union internationale pour la conservation de la nature (Conseil canadien pour la conservation des espèces en péril, 2016). On a détecté deux espèces de flore rares dans un rayon de 5 km du site du projet : la sabline des montagnes (*Mononeuria groenlandica*) et la linaigrette de Scheuchzer (*Eriophorum scheuchzeri*). Aucune de ces espèces floristiques n'est actuellement inscrite à l'annexe 1 de la LEP ou à la liste des espèces candidates (Catégorie 1 – Priorité élevée) du Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) et, à l'échelle locale, elles se classent toutes les deux aux rangs S3S4 (peu commun à assez courant) (Conseil canadien pour la conservation des espèces en péril, 2016; COSEPAC 2022).

Étant donné le manque d'information sur les espèces végétales en péril dans la région de Nain, une évaluation sur le terrain a été effectuée en juillet et en septembre 2023 afin d'évaluer plus en détail les types d'habitats indicatifs pour les espèces végétales en péril. Par conséquent, les 13 espèces en péril suivantes ont été désignées (classées au niveau provincial comme vulnérables ou en péril, ou une combinaison des deux, par le CDC CA) :

- potamot alpin (*Potamogeton alpinus*; S2S4);
- pédiculaire du Groenland (*Pedicularis groenlandica*; S3S4);
- cystoptère fragile (*Cystopteris fragilis*; S3S4);
- minuartie du Groenland (*Mononeuria groenlandica*; S3S4);
- grassette (*Pinguicula villosa*; S2S3);
- spiranthe de Romanzoff (*Spiranthes romanzoffiana*; S3S4);
- jonc des tourbières (*Juncus stygius*; S3S4);
- verge d'or à rayons nombreux (*Solidago multiradiata*; S3S4) ;
- carex à côtes (*Carex gynocrates*; S3S4);
- woodsia d'Elbe (*Woodsia ilvensis*; S3S4);
- carex de Lachenal (*Carex salina*; S2S3);
- linaigrette de Scheuchzer (*Eriophorum scheuchzeri*; S3S4);
- rubanier nain (*Sparganium natans*; S2S4).

13.4.2 Avifaune

Lors de la première visite sur place le 21 juin 2022, des enregistreurs de chants ont été installés à deux endroits de la ZEL. De plus, un examen complet des données historiques sur les oiseaux a été effectué dans le cadre du R3 portant sur un examen environnemental et une évaluation documentaire, y compris les renseignements fournis par le CDC CA.

Les documents des projets antérieurs visant la région ont été examinés, en plus des demandes de données présentées au Service canadien de la faune (SCF), à la Division de la faune de T.-N.-L. et au GN. Parmi les six espèces d'oiseaux en péril possiblement présentes dans la région de Nain, on compte la mouette blanche (*Pagophila eburnea*), la population orientale d'arlequins plongeurs (*Histrionicus histrionicus*), le phalarope à bec étroit (*Phalaropus lobatus*), le hibou des marais (*Asio flammeus*), le quiscale rouilleux (*Euphagus carolinus*) et la sous-espèce anatum/tundrius du faucon pèlerin (*Falco peregrinus anatum/tundrius*). Bien qu'elle ne soit pas immédiatement adjacente à la ZEL, le littoral au sud de Nain est caractérisé par des centaines d'îles, d'îlots et de hauts-fonds désignés ensemble comme une zone importante pour la conservation des oiseaux (ZICO). Les îles et les criques de cette ZICO abritent au moins deux espèces menacées à l'échelle nationale, l'arlequin plongeur (*Histrionicus histrionicus*) et le faucon pèlerin (*Falco peregrinus anatum*).

13.4.3 Faune terrestre

Les renseignements provenant de la Division de la faune de T.-N.-L., du CDC CA, de Conservation de la nature Canada et du SCF ont servi à établir un aperçu préliminaire de la présence et de la répartition de la faune terrestre (y compris les mammifères et les amphibiens). En plus de l'examen documentaire, des détecteurs acoustiques de chauves-souris ont été installés lors de la visite initiale du site à deux endroits le long du chemin d'accès pour recueillir des données sur la possible présence d'espèces de chauves-souris en voie de disparition. Dans le cadre

de la mise en œuvre du programme sur le terrain de la faune de 2023, on a procédé à l'installation de six détecteurs de chauves-souris supplémentaires dans la ZEL. Une étude sur la faune terrestre a été effectuée au début de juillet 2023, parallèlement à l'étude estivale des oiseaux et des espèces en péril.

On trouve communément 18 mammifères dans la région de Nain; parmi les cinq mammifères en péril possiblement présents dans la région de Nain, on compte la population de carcajous de l'Est (*Gulo gulo*), la population migratrice de caribous de l'Est (*Rangifer tarandus*), l'ours blanc (*Ursus maritimus*), la petite chauve-souris brune et le vespertilion nordique.

Le nombre de caribous a diminué au cours des dernières années, et les résidents indiquent qu'ils n'ont pas vu de caribous autour de Nain depuis plus d'une décennie (G. Dicker, 2019, comm. pers. pour le R3 : examen environnemental et évaluation documentaire). Pendant les travaux sur le terrain liés au R12 de 2023 portant sur l'étude d'impact environnemental, on a observé des traces de caribou à l'extrémité ouest de la ZEL.

13.5 Milieu aquatique

13.5.1 Milieu d'eau douce

Les cours d'eau de la région de Nain coulent généralement vers l'est et le sud, souvent dans des vallées profondes. Les substrats du fond sont constitués d'une proportion élevée de sable et de gravier, et les affluents sont souvent inaccessibles aux poissons migrateurs dans certains des canyons à parois escarpées qui longent les principaux tronçons des rivières (Anderson, 1985). Certains cours d'eau qui traversent la route d'accès pourraient constituer un habitat convenable pour les poissons et les macroinvertébrés benthiques. Sept populations de poissons anadromes et d'eau douce, dont cinq espèces de salmonidés, sont présentes dans la région de Nain-Okak.

D'après les consultations menées en 2019 auprès des résidents qui connaissent bien le secteur du chemin d'accès et les cours d'eau qui le croisent, il y a une faible chance de trouver le saumon ou l'omble chevalier dans les petits cours d'eau. Cependant, il a été noté que la possibilité de trouver l'omble de fontaine est élevée et il y a un potentiel de déceler la présence de l'omble dans les plans d'eau de la ZEL, en particulier le ruisseau Kauk.

Le programme aquatique sur le terrain de 2023 comprenait l'évaluation de tous les plans d'eau recoupant la ZEL, qui comprenait notamment des études sur les poissons et leur habitat avec un échantillonnage des milieux environnementaux à l'appui (p. ex., poissons, invertébrés benthiques et eaux de surface) pour des plans d'eau particuliers, au besoin. Des études ont été menées en juillet 2023 afin de coïncider avec la saison des eaux libres à Nain et d'éviter les activités critiques du cycle de vie des poissons. Le nombre de franchissements de cours d'eau a été vérifié au moyen d'images par drone et d'études de terrain effectuées dans le cadre du R4 portant sur l'étude de la géologie de surface, de la géomorphologie, du pergélisol et de l'hydrologie et du R12 concernant l'étude d'impact environnemental.

Aucun poisson anadrome, poisson d'eau douce ni invertébré d'eau douce n'a été trouvé pendant le R3, qui abordait l'examen environnemental et l'évaluation documentaire, et aucune espèce en péril n'a été détectée pendant l'évaluation sur le terrain de 2023.

13.5.2 Milieu marin

Le projet est situé le long de la côte du Labrador. La région de Nain comprend la baie Webb, la baie Tikkoatokak, la baie Nain, la baie Anaktalik et la baie Voisey's. En raison de la charge élevée d'éléments nutritifs provenant des rivières locales, ces zones côtières marines présentent des niveaux élevés de productivité dans les habitats marins côtiers (MPO, 2021). Chacune des échancrures est reliée par les marées à la mer du Labrador. Le courant du Labrador transporte des eaux polaires froides et relativement douces vers le sud le long de la côte du Labrador jusqu'au nord-est du plateau de Terre-Neuve et aux Grands Bancs. En raison du réchauffement climatique, les zones marines environnantes et de la ZEL devraient connaître une augmentation du flux d'eau douce attribuable à la fonte des glaces arctiques et aux changements subséquents dans la stratification des colonnes d'eau.

Les lectures du marégraphe 1430 situé dans le port de Nain, près de la piste d'atterrissage, montrent que les niveaux d'eau à marée haute accompagnée d'ondes ont augmenté au cours des 10 à 15 dernières années. Ces marées peuvent être amplifiées par des systèmes d'ondes de basse pression qui sont devenus plus fréquents

dans la région de Nain au cours des dernières années. Le marégraphe signale une marée haute de 3,40 m (GN, 2018a).

Le niveau moyen de la mer à Nain a été stable pendant longtemps. Cependant, en raison des effets du réchauffement climatique, les calottes glaciaires fondent et le niveau moyen de la mer augmente. De plus, on s'attend à ce que le niveau augmente encore de 10 cm au cours des 30 prochaines années (GN, 2018a).

Aucune étude sur le terrain sur le milieu marin n'a été réalisée en 2023. Le promoteur a entamé des discussions pour accéder aux données marines recueillies dans le cadre d'autres initiatives. La population de rorquals communs de l'Atlantique, qui figure sur la liste fédérale des espèces préoccupantes, peut être présente dans la zone marine adjacente à la ZEL à diverses périodes de l'année (COSEPAC, 2019). D'après les renseignements disponibles, il est peu probable que le loup à tête large ou le loup tacheté (tous deux inscrits sur la liste fédérale des espèces menacées) soit présent dans les zones marines adjacentes à la ZEL en raison de leurs préférences particulières en matière d'habitat (COSEPAC, 2012a; COSEPAC, 2012b).

13.6 Aires protégées et zones spéciales

Les aires protégées et les zones spéciales suivantes ont été déterminées à proximité du projet :

- Le projet touche la réserve faunique de la harde de caribous vulnérables de la rivière George. La désignation de réserve d'espèces sauvages vulnérables n'interdit pas l'aménagement, mais les propositions d'aménagement sont renvoyées à la division de la faune de la province.
- On trouve deux ZICO dans la région de Nain : sur les rives de Nain et les îles du large au sud-est de Nain. La désignation de ZICO n'offre pas de protection, bien que certaines ZICO soient légalement protégées par d'autres mécanismes; cependant, les sites de Nain ne sont pas protégés.
- Le parc national des Monts-Torngat est situé à environ 240 km au nord-ouest de l'emplacement du projet.
- Le parc national de Kuururjuaq est situé à environ 257 km au nord-ouest du projet.
- Le GN élabore actuellement, avec le soutien du gouvernement du Canada, le plan de gestion marine *Imappivut (Our Oceans)* (GN, 2018 b). Il fournira un cadre pour mettre les connaissances inuites à contribution dans la prise de décisions concernant la zone des eaux côtières de la RRIL. Cette initiative de planification couvre la totalité des 17 000 km de littoral du Nunatsiavut, à 12 milles nautiques le long des rives et à 188 milles marins vers la mer (Dives, 2017).
- Le projet est réalisé dans la région de conservation du bouclier de la taïga (région de conservation des oiseaux 7NL, taïga du bouclier et plaine hudsonienne) et le long de la voie migratoire des oiseaux migrateurs de l'Atlantique (Environnement Canada, 2014; Riley, Notzl et Greene, 2013). Aucune de ces zones n'est protégée.

14. Milieu humain

14.1 Peuples autochtones

14.1.1 *Accord sur les revendications territoriales des Inuit du Labrador*

L'Association des Inuits du Labrador (AIL) a été créée en 1973 pour faire progresser les revendications territoriales (GN, 2023). En 1977, l'Association a déposé une déclaration de revendication auprès du gouvernement du Canada pour obtenir des droits sur les terres et la glace de mer dans le nord du Labrador. L'ARTIL a été signé en décembre 2005. En octobre 2006, la première assemblée élue du Nunatsiavut a été assermentée.

14.1.2 Gouvernement du Nunatsiavut

Le GN est un gouvernement autonome régional inuit qui a le pouvoir d'établir son propre système de justice et ses propres lois pour régir des questions comme la gestion des terres et des ressources, l'éducation, la santé, le

logement, la culture et la langue (GN, 2023). Les bénéficiaires de l'entente sur le Nunatsiavut vivent dans cinq collectivités inuites au Labrador : Nain, Hopedale, Postville, Makkovik et Rigolet, ainsi qu'ailleurs (GN, 2023). Hopedale est la capitale législative du Nunatsiavut, tandis que Nain est la capitale administrative. Chaque gouvernement communautaire inuit est responsable de répondre aux besoins des résidents.

L'Assemblée du Nunatsiavut est composée de représentants élus, dont le président du Nunatsiavut, le premier ministre du Nunatsiavut et le président de l'Assemblée. Les membres ordinaires sont élus dans chacune des cinq collectivités inuites, ainsi qu'à Upper Lake Melville et au Canada (GN, 2023). Les présidents de la NunaKatiget Inuit Community Corporation (représentant les bénéficiaires de HVGB et de Mud Lake) et de la Sivunivut Inuit Community Corporation (représentant les bénéficiaires de North West River et de Sheshatshiu) siègent à l'Assemblée du Nunatsiavut. L'AngajukKâk, ou maire, de chaque gouvernement communautaire représente ses électeurs en tant que membre d'office de l'Assemblée du Nunatsiavut.

14.1.3 Nain

Ce projet au Nunatsiavut sera réalisé sur les terres inuites du Labrador. Une partie de la route d'accès se trouve sur les terres de la communauté inuite de Nain. Le gouvernement de la communauté inuite de Nain est dirigé par un maire (AngajukKâk), un adjoint au maire (AngajukKâk) et cinq conseillers.

14.1.4 Caractéristiques démographiques

En 2020, le nombre de bénéficiaires de l'entente sur le Nunatsiavut était estimé à environ 6 500, dont environ 2 500, ou 38 %, vivaient au Nunatsiavut (Rivet, 2020b). Le recensement de 2021 montrait également que 9 365 personnes à T.-N.-L. s'identifiaient comme Inuits, dont 5 925 vivaient au Labrador et 2 095 au Nunatsiavut (Statistique Canada, 2023). La population de Nain est jeune et en croissance. L'âge médian des résidents de Nain en 2021 était inférieur à celui du Nunatsiavut, du Labrador et de Terre-Neuve, et la population de ces trois derniers avait également diminué (Statistique Canada, 2023).

En 2021, le taux de natalité total de Nain était de 14,6, soit près du double de celui de T.-N.-L. (Agence statistique de Terre-Neuve-et-Labrador, 2023). En 2021, Nain a enregistré 20 décès, une augmentation de 100 % par rapport à 2020. En 2021, l'âge médian au décès à Nain était de 63 ans, comparativement à 77 ans à T.-N.-L. L'âge médian au décès peut changer considérablement d'une année à l'autre, surtout dans les petites collectivités.

La population de Nain est majoritairement inuite. La collectivité compte une petite proportion de personnes qui s'identifient comme non autochtones ou membres des Premières Nations (Statistique Canada, 2023). Plus de la moitié de la population de l'ensemble du Labrador s'identifie comme non autochtone, suivie des Inuits. L'anglais est la langue maternelle de plus de 80 % des résidents de Nain, suivi de l'inuktitut avec environ 15 % (Statistique Canada, 2023). L'anglais est également la langue maternelle dominante au Labrador et à Terre-Neuve.

À Nain, les ménages ont tendance à être plus grands en raison d'un plus grand nombre d'enfants et de la présence de deux générations ou de deux générations ou plus qui vivent sous le même toit. Le recensement de 2021 indique qu'environ 18 % des foyers comptaient plus de cinq personnes (Statistique Canada, 2023). Cela peut indiquer que certaines maisons à Nain sont surpeuplées. En 2021, 23,3 % des familles à Nain étaient des familles monoparentales dirigées par des femmes, comparativement à près de 12 % au Labrador et à Terre-Neuve respectivement (Statistique Canada, 2023).

Effectifs scolaires dans la zone locale 80 : les effectifs scolaires du Nord du Labrador, qui comprend Nain, Natuashish, Hopedale, Postville et Makkovik, ont généralement diminué depuis 1990 (Agence statistique de Terre-Neuve-et-Labrador, 2023). L'école Jens Haven Memorial de Nain comptait 220 élèves dans l'ensemble des classes pour l'année scolaire 2022-2023 (ministère de l'Éducation de Terre-Neuve-et-Labrador, 2022).

En 2021, une plus grande proportion de personnes à Nain a déclaré ne pas avoir de certificat, de grade ou de diplôme comparativement au Labrador et à Terre-Neuve (Statistique Canada, 2023). Ce taux était plus élevé chez les hommes que chez les femmes à Nain et à Terre-Neuve. À Nain, la plus grande proportion de personnes de 25 à 64 ans et plus ayant fait des études postsecondaires avait obtenu un certificat ou un diplôme collégial ou non universitaire, suivi d'un certificat ou d'un diplôme d'apprentissage ou d'une école de métiers (Statistique Canada, 2023). Dans les deux administrations, les femmes sont plus susceptibles d'avoir fait des études universitaires et les hommes sont plus susceptibles de suivre une formation axée sur un métier.

En 2021, les plus grands secteurs d'emploi à Nain étaient l'administration publique, suivie des soins de santé et de l'aide sociale, qui sont tous deux d'importants employeurs de femmes. Les hommes étaient également les plus susceptibles d'être employés dans l'administration publique, en plus d'être bien représentés dans la construction ou l'exploitation minière, l'exploitation en carrière et l'extraction de pétrole et de gaz, comme les hommes dans l'ensemble de T.-N.-L. (Statistique Canada, 2023).

En 2021, les taux d'activité et d'emploi globaux à Nain étaient supérieurs à ceux de T.-N.-L. À Nain, le taux d'emploi des femmes était plus élevé que celui des hommes, tandis que l'inverse était vrai pour T.-N.-L. en général (Statistique Canada, 2023). Les résidents de Nain étaient aussi plus susceptibles de travailler à temps plein toute l'année dans des postes permanents qu'à T.-N.-L. En 2020, le revenu individuel médian était le même qu'à T.-N.-L., mais le revenu médian des ménages était plus élevé à Nain. Les femmes gagnaient plus que les hommes à Nain, tandis que l'inverse était vrai pour T.-N.-L..

En 2020, le revenu familial médian à Nain était supérieur à celui de Terre-Neuve mais inférieur à celui du Labrador; il en allait de même pour les familles monoparentales. Les couples ayant des enfants avaient un revenu inférieur à Nain comparativement à Terre-Neuve et au Labrador (Statistique Canada, 2023). En 2020, le ratio d'autosuffisance à Nain était de 75,8 % (Agence statistique de Terre-Neuve-et-Labrador, 2023). Un ratio d'autosuffisance plus élevé indique une moins grande dépendance à l'égard de l'aide gouvernementale. Le ratio d'autosuffisance à T.-N.-L. était de 80,0 %, ce qui signifie que les personnes à T.-N.-L. dépendaient en moyenne davantage du revenu d'emploi que celles à Nain. La dépendance à l'égard des transferts gouvernementaux à Nain était semblable à celle de T.-N.-L., même si l'accès au financement lié à la COVID-19 était plus élevé à Nain. Le Labrador dépend davantage du revenu d'emploi que les autres provinces et territoires, en raison des taux d'emploi élevés dans des régions comme Labrador-Ouest et Churchill Falls.

Le recensement de 2021 a déterminé la proportion de la population à faible revenu en 2020 en fonction de la mesure de faible revenu après impôt. Pour la plupart des groupes d'âge et des sexes, les personnes de Nain étaient plus susceptibles d'avoir un faible revenu que leurs homologues du Labrador ou de Terre-Neuve (Statistique Canada, 2023). Dans chaque région, les femmes de plus de 65 ans étaient les plus susceptibles d'avoir un faible revenu. Il en allait de même pour les femmes âgées de 18 à 64 ans au Labrador et à Terre-Neuve.

En 2021, 85,5 % des personnes occupant un emploi dans la subdivision de recensement de Nain travaillaient à Nain, ce qui était plus élevé que pour celles dans la division de recensement correspondante du Labrador et de Terre-Neuve. Une petite partie des travailleurs de T.-N.-L. se rend dans d'autres provinces pour travailler, mais cette tendance est moins courante à Nain. Près de 13 % des travailleurs à Nain font la navette pour aller travailler à l'extérieur de leur collectivité à T.-N.-L., mais cette situation est plus fréquente ailleurs au Labrador et à Terre-Neuve. Dans chaque administration, une partie des employés (le plus souvent des femmes) travaillaient de la maison (Statistique Canada, 2023). La capacité de travailler à domicile est liée au type de travail et à l'infrastructure, comme un service Internet fiable.

14.2 Patrimoine physique et culturel

Avant le contact avec les Européens, les Inuits du Labrador avaient leurs propres croyances spirituelles axées sur l'esprit inuit le plus puissant, Torngarsoak (Parcs Canada, 2022). Les AngajukKât (dirigeants) et les chamans communiquaient avec Torngarsoak dans l'espoir d'obtenir du beau temps et une chasse abondante. On croyait que le non-respect des règles et des pratiques associées aux croyances spirituelles entraînait des conséquences comme des tempêtes, des vents ou une chasse infructueuse. Bien que de nombreux Inuits du Labrador aient été convertis au christianisme par les Moraves, le peuple entretient encore de solides liens spirituels avec des croyances anciennes et avec la Torngait, le lieu de résidence des esprits. Les Inuits continuent de se déplacer vers le nord, faisant le trajet entre leur collectivité et la région des monts Torngat pour chasser, pêcher et voyager tout au long de l'année. Parmi les endroits spéciaux, on compte Sallikuluk (île Rose), dans la baie Saglek, où se trouvent plus de 600 tombes inuites traditionnelles connues et deux régions où un certain nombre de fondations de maisons en gazon traditionnelles inuites ont été mises au jour.

La *Labrador Inuit Lands Act* (partie 2, article 3 : archéologie, lieux de sépulture et restes humains) assure la protection des ressources archéologiques sur les terres inuites du Labrador et fournit des renseignements connexes. De nombreux artefacts ont été trouvés sur la côte du Labrador, avec une forte concentration de sites autour de Nain et dans les rivières et les zones côtières environnantes (Provincial Archaeology Office, s.d.). Les

sites qui se trouvent à Nain se classent comme étant inuits, intermédiaires, innus, archaïques maritimes, récents et européens.

Près de 800 sites archéologiques thuléens et inuits ont été découverts à T.-N.-L. (PAO, s.d.). La région maintenant connue sous le nom de parc national des Monts-Torngat est importante pour les Thuléens et les Inuits depuis des milliers d'années (Parcs Canada, 2022). Des centaines de sites archéologiques ont été répertoriés dans le parc, certains datant de près de 7 000 ans. En plus de la culture thuléenne, ces sites témoignent d'autres cultures préhistoriques. Les artefacts comprennent des cercles de tente, des clôtures de caribous en pierre, des caches de vivres et des lieux de sépulture. On a trouvé, à la carrière de chert de Ramah, des outils en verre utilisés par les peuples autochtones pendant des milliers d'années.

Dans le nord du Labrador, divers endroits ont été désignés en raison de leur importance pour les peuples autochtones d'hier et d'aujourd'hui (Parcs Canada, 2022). Le parc national des Monts-Torngat assure la protection générale des sites à l'intérieur du parc, et notamment ce qui suit :

- Sallikuluk (île Rose), située dans la baie Saglek, à la limite sud du parc. Ce site compte plus de 600 tombes inuites traditionnelles connues et deux zones comportant des fondations de maisons en gazon traditionnelles inuites.
- Silluak (bras nord), fjord situé à l'extrémité ouest de la baie Saglek, est fréquenté depuis des milliers d'années par les Inuits et leurs prédécesseurs. Un inventaire archéologique est en cours.
- Upingivik est une zone traditionnelle de chasse à la baleine située dans la partie nord du parc. Les Inuits qui ont vécu sur l'île Killiniq dans le passé se sont rendus à Upingivik pendant les migrations printanières et automnales pour chasser les baleines, les morses et les eiders. Les Inuits, surtout ceux du Nunavik, se rendent toujours à Upingivik pour chasser la baleine et d'autres animaux à des fins de subsistance et pour rencontrer d'autres Inuits et faire des échanges avec eux.
- Ramah, riche en ressources naturelles et culturelles, est situé dans la partie sud du parc, à environ 50 km de la frontière. On y trouve des carrières de chert.
- PitukKik (ruisseau Nakvak) est une petite anse à l'intérieur du fjord Saglek dans la région sud du parc, où le ruisseau Nakvak se jette dans la mer. Cette région est l'une des extrémités de la route traditionnelle des Inuits entre la mer du Labrador et la baie d'Ungava.

Les sites suivants témoignent de l'histoire plus récente de la présence européenne et canadienne dans le parc national des Monts-Torngat : les vestiges des missions moraves, les postes de traite de la Compagnie de la Baie d'Hudson, une station météorologique allemande de contrôle à distance de la Seconde Guerre mondiale et la station radar de Saglek, qui fait partie du système américain de lignes d'alerte lointaines datant de la guerre froide (Parcs Canada, 2022). Les Inuits entretiennent et administrent les églises moraves dans différentes collectivités. Quatre lieux du nord du Labrador ont été désignés lieux historiques nationaux : Okak, Kitjigattalik (les carrières de chert de Ramah), Hopedale Mission et Hebron Mission. Ils comprennent des sites archéologiques anciens et les vestiges des missions moraves (Parcs Canada, s.d.).

Des études archéologiques limitées ont été menées à Nain (Fitzhugh pour l'AIL, 1977). Les restes de maisons de gazon d'hiver inuites ont été repérés partout au Nunatsiavut, le long de la côte du Labrador, de Hamilton Inlet jusqu'à Saglek, au nord. Des recherches plus poussées entreprises sur les îles près de Nain (y compris les îles Dog) ont permis de mettre à jour divers sites contenant des ressources historiques principalement constituées de tentes et de maisons en gazon, mais aussi d'autres éléments, y compris un petit nombre de cairns de sépulture et de pièges à renard en pierre. Des cercles de tente et d'autres preuves de l'occupation inuite ont été détectés autour de Nain et de la région de Kauk Bight et de l'île Kauk Bluff à l'est du site de l'aéroport.

Pendant les études du site en juillet 2023 dans le cadre du R4 sur la géologie de surface, la géomorphologie, le pergélisol et les études hydrogéologiques menées, l'archéologue du projet a identifié et signalé un artefact culturel (emplacement indiqué à la Figure 2.1). À la suite de cette découverte, une évaluation archéologique complète de stades 1 et 2 a été réalisée et les résultats seront fournis dans le cadre de l'EE.

14.3 Utilisation des terres et des ressources

Les Inuits du Labrador ont établi des droits ancestraux en vertu de l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982*; les bénéficiaires de l'entente sur le Nunatsiavut ont des droits issus de traités, y compris le droit de récolter dans la RRIL (GN, 2005). Le droit des peuples autochtones de pêcher à des fins alimentaires, sociales et rituelles

(ASR) est collectif plutôt qu'individuel, et les prises ne peuvent pas être vendues (MPO, 2022). Les pêcheurs autochtones désignés peuvent capturer ce qui est nécessaire pour eux-mêmes et leur collectivité à des fins ASR. Le GN détient des permis de pêche aux fins ASR pour l'omble chevalier, le saumon et la truite dans la RRIL, ainsi que des permis pour le saumon, la truite, l'omble chevalier, l'éperlan et le phoque dans la partie supérieure du lac Melville (MPO, 2019). Les bénéficiaires ont le droit de récolter à tout moment de l'année dans la RRIL toute espèce ou stock de poissons ou de plantes aquatiques, jusqu'à concurrence de la quantité nécessaire à des fins ASR (GN 2023).

L'ARTIL décrit les conditions de chasse, de piégeage et de pêche dans la RRIL. Des ententes de chevauchement ont été conclues avec la Nation innue et les Inuits du Nunavik afin de permettre aux Inuits du Labrador de récolter à des fins ASR au-delà de la RRIL (C-TNLOHE, 2021). Les Inuits du Labrador se rendent chaque été au nord à partir de Nain pour pêcher l'omble chevalier, qui est également une source de revenus (Pedersen, 2016). Les non-bénéficiaires doivent obtenir un permis du GN pour mener des activités sur les terres inuites du Labrador (ministère des Pêches, des Forêts et de l'Agriculture de Terre-Neuve-et-Labrador, 2022).

14.3.1 Utilisation actuelle des terres et des ressources à des fins traditionnelles

L'étude la plus exhaustive à ce jour sur l'utilisation des terres et des ressources par les Inuits au Labrador a été réalisée en 1976. Un anthropologue et des travailleurs sur le terrain locaux ont mené des entrevues et préparé des cartes de l'utilisation des terres dans les collectivités inuites du Labrador (AIL, 1977). On a procédé à la cartographie autour de Nain pour déterminer les Aullâsimavet établis pendant le printemps, l'été, l'automne et l'hiver, dans les zones côtières des îles, y compris l'île Satoosak, la péninsule d'Akuliakatak, Kauk Bight, l'île Kauk Bluff, le ruisseau Tasiyuyaksuk et le ruisseau Anaktalik (Brice-Bennett pour l'AIL 1977). À ce moment-là, aucun Aullâsimavet n'avait été repéré sur le terrain proposé pour l'aéroport et la piste. Des camps ont été repérés à Nain, mais la cartographie n'est pas suffisamment détaillée pour comprendre la relation spatiale avec la route d'accès.

L'utilisation historique et actuelle des terres est principalement attribuable à la présence ou à l'absence de glace de mer (GN, 2018c). Un rapport de 2008 abordait la récolte autour de Nain, en présentant les ressources clés, du printemps jusqu'à l'automne, comme les oies du Canada, les canards migrateurs, les oiseaux de mer, les œufs, les phoques, l'omble chevalier, le saumon de l'Atlantique et l'ours blanc (Hood, 2008). Pendant l'englacement et l'hiver, les Inuits chassaient la bernache du Canada, le phoque et le morse. Le caribou était la seule espèce identifiée comme étant chassée toute l'année, bien que la période préférée pour obtenir le cuir de caribou pour se vêtir soit en septembre et en octobre. L'aire de répartition géographique du caribou variait et les principales zones de concentration hivernale les plus proches de Nain se trouvaient dans les monts Kiglapait, près du lac Kingurutik, et entre le lac Tasisuak et le ruisseau Anaktalik. Avant le milieu des années 1960, la chasse au caribou nécessitait de longs voyages le long de la vallée du Fraser jusqu'à un plateau intérieur situé à environ 80 km de Nain.

De nombreux Inuits continuent d'entreprendre des activités traditionnelles liées à l'utilisation des terres et des ressources, y compris la chasse, la pêche et le piégeage, dans la RRIL. Les principales ressources récoltées, mentionnées par au moins 50 % des ménages en 2007, comprenaient le saumon de l'Atlantique, l'omble chevalier, le caribou, les eiders et les œufs (Felt et coll., 2012.) Le caribou fait actuellement l'objet d'une interdiction de chasse, mais chaque année, le gouvernement de T.-N.-L. approuve un quota qui est divisé entre les groupes autochtones. Pour les Inuits, la nourriture traditionnelle est importante en raison de ses qualités culturelles, sociales et nutritionnelles. Dans une enquête sur la santé de 2012, 90 % des Inuits du Labrador (âgés de 15 ans et plus) ont indiqué qu'au cours des 12 mois précédents, ils avaient participé à la chasse, à la pêche, au piégeage ou à la cueillette de plantes (Statistique Canada, 2015). Dans les milieux côtiers et marins, les Inuits récoltent des plantes, des baies, du bois; chassent des animaux, des oiseaux, des mammifères marins; et pêchent des poissons, des mollusques et crustacés, revenant souvent dans les mêmes régions année après année. De nombreux Inuits ont des camps qu'ils utilisent pour la chasse, la pêche, la récolte et les loisirs (GN, 2018 c).

Les habitants de Nain ont une longue et riche histoire de pêche, de chasse, de piégeage et de récolte. La zone générale entourant le site de l'aéroport a toujours été utilisée pour la cueillette de petits fruits, le piégeage du renard et la chasse au lagopède et au tétras de l'épinette. Par le passé, la région était également utilisée pour la chasse au caribou, principalement la harde de la rivière George (AIL, 1977).

Aucun développement antérieur ou actuel ni aucun Aullâsimavet ne se trouvent dans la zone du projet. Des Aullâsimavet se trouvent dans la zone générale près de la côte.

Le projet pourrait entraîner des changements dans l'utilisation des terres et des ressources. La construction et l'exploitation pourraient avoir une incidence sur les activités traditionnelles ou récréatives de la population de Nain. Une étude de l'utilisation des terres dans la zone du projet sera menée en collaboration avec les gens de Nain à compter de l'automne 2023 dans le cadre de l'EE.

14.4 Santé et bien-être communautaires

14.4.1 Soins de santé

Labrador Grenfell Health (LGH) exploite la clinique communautaire de Nain, qui fournit des soins de santé primaires pendant les heures normales de travail, et une infirmière autorisée est sur appel pour les urgences après les heures normales de travail (LGH, s.d.). La clinique comprend des salles d'examen, une salle d'urgence, de l'équipement de base et un stock de médicaments essentiels. Les services sont fournis par des infirmières, des infirmières praticiennes et des préposés aux soins personnels en consultation avec un médecin du centre de référence le plus près. La clinique offre des tests et des essais en laboratoire de base. Les spécimens sont envoyés aux fins de traitement dans un laboratoire central. La clinique reçoit régulièrement des médecins en visite et on fait appel à la vidéoconférence pour consulter des médecins dans un établissement de soins tertiaires pour des soins d'urgence ou un suivi.

Les patients peuvent être transférés par avion au centre de santé du Labrador, à HVGB, ou dans des établissements de St. John's pour recevoir des soins supplémentaires (LGH, s.d.). Le centre de santé du Labrador est doté d'un chirurgien généraliste, d'un anesthésiste, d'un obstétricien/gynécologue, ainsi que des membres de la famille. Des médecins spécialistes en visite y offrent également des services.

Le programme d'ambulance aérienne du gouvernement de T.-N.-L. transporte des patients en soins intensifs entre des établissements médicaux et des patients non urgents lorsqu'une ambulance routière ou un vol commercial ne convient pas (NL Health and Community Services, s.d.). La province est desservie par deux aéronefs à voilure fixe et des équipes d'ambulanciers paramédicaux en soins intensifs et d'infirmières, situées à St. John's et à HVGB. Des entreprises privées fournissent des services de transport de patients supplémentaires (PAL Aerospace, 2023).

La Division du mieux-être mental et de la guérison du GN offre des services de prévention, d'intervention ainsi que d'autres services (GN, 2023). Elle met l'accent sur la santé mentale, la maladie mentale et la toxicomanie dans le cadre de programmes qui sont axés notamment sur : les services aux jeunes, l'ensemble des troubles causés par l'alcoolisation fœtale, l'initiative des enfants inuits d'abord, les services juridiques, l'équipe mobile de traitement des traumatismes et des dépendances, le soutien aux survivants des pensionnats, les services à l'enfance et les projets spéciaux (p. ex., programme de lutte contre la violence sexuelle, services spécialisés en réduction des méfaits). Les travailleurs en santé mentale et en toxicomanie offrent des services dans chaque collectivité inuite. D'autres programmes sont offerts à l'échelle régionale. Toutes les initiatives visent à intégrer les pratiques cliniques exemplaires en tenant compte de la culture inuite et du contexte communautaire.

Les services destinés aux jeunes comprennent l'apprentissage pratique des compétences professionnelles (p. ex., menuiserie, mécanique de petits moteurs, promotion de l'éducation) (GN, 2023). Un administrateur jeunesse coordonne des initiatives, comme la participation à des événements communautaires, régionaux et nationaux pour les jeunes, la formation, les possibilités d'éducation et d'emploi, ainsi que le développement des connaissances et des compétences culturelles et traditionnelles. Les intervenants auprès des jeunes à Nain et à Hopedale fournissent des services (p. ex., des programmes qui fournissent de la nourriture, un abri et des liens sociaux) aux enfants et aux jeunes qui peuvent être à risque. Le centre de jeunesse de Nain offre un environnement sûr et sécuritaire aux jeunes de 13 à 30 ans qui ont besoin de soutien.

Les services de justice du Nunatsiavut soutiennent les membres de la collectivité accusés en vertu du système de justice, les personnes à risque d'avoir des démêlés avec le système de justice pénale et les détenus dans des établissements correctionnels comme le centre correctionnel du Labrador à HVGB (GN 2023). Les services de justice offrent également des services de prévention de la violence sexuelle et des services de counselling aux personnes qui ont commis des infractions sexuelles.

14.4.2 Sécurité alimentaire

Une étude sur l'insécurité alimentaire au Canada indique que 17,9 % des ménages de T.-N.-L. avaient connu un certain niveau d'insécurité alimentaire en 2021 (Tarasuk et Fafard, 2021). Le rapport indique également que 30,7 % des Autochtones au Canada vivent dans des ménages en situation d'insécurité alimentaire.

Une étude sur la sécurité alimentaire des ménages menée en 2013-2014 dans les cinq collectivités inuites du Labrador a indiqué que 61,1 % des ménages de Nunatsiavut étaient légèrement, modérément ou gravement en situation d'insécurité alimentaire (GN, 2017). Nain et Hopedale, les deux collectivités les plus au nord, ont connu le plus haut taux d'insécurité alimentaire, soit 79,4 % et 83,1 % respectivement. Le taux d'insécurité alimentaire était plus faible à Makkovik (35,1 %), à Postville (39,6 %) et à Rigolet (21,6 %).

Au Nunatsiavut, le transport et l'entreposage influent sur la disponibilité des aliments du marché (Bowers, 2022). La nourriture est transportée vers les collectivités en hiver par avion et en été par avion et par traversier pendant les mois sans glace. Des pistes courtes limitent le transport aérien, car elles ont une incidence sur la taille des avions qui peuvent être utilisés, et les petits avions limitent la quantité de nourriture qui peut être livrée en même temps. De plus, les aéroports et les gares maritimes actuels n'ont pas d'installations d'entreposage des aliments, ce qui a une répercussion sur la disponibilité et la qualité des aliments. Pendant les mois où les expéditions d'aliments arrivent par avion seulement, le retard et l'annulation des vols menacent la disponibilité et la qualité des aliments, surtout à Nain. De plus, l'interdiction de chasse au caribou et les changements climatiques (glace non fiable) ont rendu de plus en plus difficile l'obtention de nourriture au moyen de la chasse et de la pêche dans les zones de récolte traditionnelles.

Le GN et les collectivités inuites du Labrador participent à des initiatives visant à comprendre et à s'attaquer à l'insécurité alimentaire. Le projet NiKigijavut Nunatsiavutinni (notre alimentation au Nunatsiavut) consiste à effectuer des évaluations communautaires des aliments afin d'examiner les problèmes de sécurité alimentaire et d'améliorer ou de trouver des solutions (Inuit Tapiriit Kanatami, 2023). Le programme NiKiKautik (un endroit où l'on trouve la nourriture), mis en œuvre à Nain, enseigne aux des techniques de cuisson inuites traditionnelles et contemporaines qui sont saines à l'aide de viandes sauvages provenant d'aliments achetés en magasin et du programme de congélateurs communautaires.

Comme les projets de développement peuvent affecter les ressources naturelles, les aliments traditionnels seront inclus dans l'EE. Les espèces sélectionnées sont l'omble chevalier (poisson), le téttras et le lièvre (gibiers) et la sauvagine et les oiseaux migrateurs, si possible.

14.4.3 Logement adéquat

Un logement adéquat et convenable et un environnement sécuritaire sont importants pour assurer le bien-être mental et physique ainsi qu'une meilleure qualité de vie. De mauvaises conditions de logement sont associées à la propagation de maladies infectieuses et respiratoires, de maladies chroniques, de blessures et de problèmes de santé mentale. Bien que les conditions de logement des Premières Nations, des Inuits et des Métis au Canada se soient améliorées, la population autochtone est encore beaucoup plus susceptible de vivre dans des logements inadéquats que la population non autochtone (Statistique Canada, 2022).

En 2021, Nain comptait un total de 380 logements privés, dont 350 étaient occupés par des résidents habituels (Statistique Canada, 2023). Les ménages de Nain sont en moyenne plus grands (3,4 personnes) qu'au Labrador (2,5 personnes en moyenne) ou à Terre-Neuve (2,3 personnes en moyenne). À Nain, les ménages comptant cinq personnes ou plus étaient plus fréquents (18,4 %) qu'au Labrador (7,7 %) ou à Terre-Neuve (4,2 %). Nain affichait un taux d'accession à la propriété élevé, semblable à celui de T.-N., mais la proportion de maisons nécessitant des réparations majeures était beaucoup plus élevée à Nain qu'au Labrador ou à Terre-Neuve. Le pourcentage de ménages à un seul soutien était inférieur à celui des autres administrations, et aucun ménage à Nain ne consacrait plus de 30 % de son revenu aux frais de logement.

Les conditions de logement des Autochtones au Canada et au Nunatsiavut s'améliorent grâce aux investissements consacrés à la construction de nouveaux logements et à la réparation de logements (Statistique Canada, 2022). Depuis 2016, 24 nouveaux logements ont été construits au Nunatsiavut (RCAANC, 2019). Le GN a également mis en œuvre un programme de réparation de logements et des initiatives visant à améliorer le

confort et l'efficacité énergétique. Au cours de la saison de construction 2016-2017, environ 95 % des travaux de construction au Nunatsiavut ont été effectués par des entreprises inuites.

14.4.4 Qanuippitaa? Enquête nationale sur la santé des Inuits

À ce jour, il n'y a pas de cohérence entre les enquêtes sur la santé des Inuits. En 2007-2008, des études ont été effectuées au Nunatsiavut (*Qanuippitaa? Enquête nationale sur la santé des Inuits*, 2021). Lancée en 2018, *Qanuippitaa? Enquête nationale sur la santé des Inuits* est une enquête permanente sur la santé des Inuits dont la responsabilité est assumée par des organisations inuites, qui en assurent le contrôle et la direction. Le travail initial comprenait l'offre de formation et de ressources pour veiller à ce que les collectivités inuites aient les compétences et la capacité nécessaires pour exercer un contrôle sur la collecte et l'analyse des données. La collecte de données pour le Nunatsiavut a commencé en mars 2023 à Rigolet (Nunatsiavut Tugaprik, 2023).

14.5 Économie, emploi et affaires

14.5.1 Principaux secteurs économiques

Certains des principaux employeurs à Nain sont le GN, le gouvernement de la communauté inuite de Nain et d'autres secteurs industriels. En 2021, plus de 50 % de la main-d'œuvre de Nain travaillait dans les secteurs de l'« administration publique », des « soins de santé et de l'aide sociale » et de la « construction » (Statistique Canada, 2023). Les femmes dominent dans les catégories « services d'éducation », « soins de santé et aide sociale », « commerce de détail », tandis que les hommes dominent dans d'autres catégories, comme « agriculture, foresterie, pêche et chasse », « arts, divertissement et loisirs », « construction », « extraction minière, carrière et extraction de pétrole et de gaz » et « transport et entreposage ».

14.5.2 Nunatsiavut Group of Companies

La société de portefeuille Nunatsiavut Group of Companies (NGC) participe à des entreprises en propriété exclusive ou en partenariat dans les domaines de la pêche, du transport aérien et maritime, de l'immobilier commercial, de la construction et du génie civil lourd, de la logistique et du camp de base des monts Torngat (NGC, 2021). Ces entreprises offrent des possibilités d'emploi dans les collectivités inuites, y compris à Nain. Les profits de NGC sont également investis dans des programmes et des services pour les Inuits du Labrador.

14.5.3 Pêche et transformation des fruits de mer

L'économie comprend la pêche et la transformation des fruits de mer. Nuluak Fisheries, l'entreprise de pêche de NGC, détient des permis de pêche commerciale et communautaire pour la crevette, le turbot et le crabe (NGC, 2021). Les quotas de crevettes et de flétan noir sont pêchés par des tiers, qui versent des redevances à NGC. La Torngat Fish Producers Co-Op Society exploite des installations de transformation des produits de la mer, dont une à Nain, qui détient un permis pour les espèces de poisson de fond, les salmonidés sauvages (omble chevalier) et les pétoncles (Gouvernement de T.-N.-L., 2022a). En 2020, 28 employés par quart de travail traitaient des ombles et des pétoncles (Okalakatiget Society, 2020). À Nain, on comptait cinq pêcheurs commerciaux autorisés d'omble chevalier et trois membres d'équipage de pêche au pétoncle.

14.5.4 Mines

L'industrie minière est l'un des moteurs économiques clés de T.-N.-L.. En 2022, 500 demandes d'exploration minière ont été approuvées, et on estime que 189 millions de dollars seront consacrés aux activités d'exploration (Gouvernement de T.-N.-L., 2022b). Il s'agit du plus important investissement dans l'exploration depuis 2012, qui découle de la recherche d'or, de minerai de fer et de minéraux critiques.

Les ressources de la carrière sont indiquées dans la zone d'aménagement municipal de Nain. La Nunatsiavut Construction inc., qui est une filiale de NGC, possède un permis de carrière (1 ha), en vertu d'un permis actuel (Exploitation des ressources minières et minérales à Terre-Neuve-et-Labrador, s.d.) (NGC, 2021).

La mine de nickel, cuivre et cobalt de Voisey's Bay, à Vale, se trouve à environ 35 km au sud-ouest de Nain. La production a commencé dans le cadre du projet par l'entremise d'une mine à ciel ouvert en 2005 et grâce à des

réerves, l'exploitation pourra se poursuivre jusqu'en 2034 (Gouvernement de T.-N.-L., 2022b). Le projet d'expansion souterraine, mis en service en 2021, s'est traduit par une capacité de production annuelle de 40 000 tonnes de concentré de nickel, avec des sous-produits d'environ 20 000 tonnes de cuivre et de 2 600 tonnes de cobalt.

La Vale Newfoundland and Labrador Limited a conclu des ententes sur les répercussions et les avantages avec le GN et la Nation innue (Vale Newfoundland and Labrador Limited, 2021a). Au total, les employés inuits et innus représentent environ 50 % de l'effectif de Vale Newfoundland and Labrador Limited, tandis que 65 % des contrats d'approvisionnement sont attribués à des entreprises ou à des partenariats autochtones (Vale Newfoundland and Labrador Limited, 2021a; Revue minière canadienne, 2021). Voisey's Bay est un lieu de travail accessible par avion où les employés font habituellement des rotations de deux semaines (Vale Newfoundland and Labrador Limited, 2021a).

Afin de réduire la dépendance aux combustibles fossiles et les coûts d'exploitation à long terme, la Vale Newfoundland and Labrador Limited planifie un projet d'énergie éolienne (Gouvernement de T.-N.-L., 2022b). L'utilisation d'éoliennes répondra à plus de 13 % des besoins en diesel.

14.5.5 Tourisme

Le GN a élaboré une stratégie de tourisme révisée axée sur la culture inuite du Labrador, qui permet de tirer des avantages économiques des visiteurs, de mobiliser les collectivités et de tirer parti des partenariats et d'offrir des services et des expériences d'excellente qualité (GN, 2021a). La municipalité de Nain offre des expériences comme la randonnée pédestre et l'apprentissage de la culture et des pratiques inuites (Tourism Nunatsiavut, s.d.). La Torngat Arts and Crafts Inc. vend de l'artisanat local et régional fabriqué par des artistes inuits du Nunatsiavut (Craft Labrador, s.d.). Nain est la porte d'entrée du parc national des Monts-Torngat, un point d'arrêt pour les petits navires de croisière qui parcourent les côtes du Labrador et du Groenland et un arrêt pour les courses de motoneige de longue distance.

14.5.6 Recherche scientifique

Le Centre de recherche du Nunatsiavut de Nain appuie des programmes qui contribuent à accroître les connaissances locales et à améliorer la santé et le bien-être des Inuits (GN 2021 b). Il vise également à accroître la capacité locale des Inuits du Labrador en leur donnant l'occasion de participer à des recherches sur le terrain et en laboratoire. Le GN dirige ou codirige divers projets de recherche et le Centre de recherche du Nunatsiavut offre un espace partagé au personnel et aux partenaires de recherche.

14.6 Infrastructure et services

14.6.1 Services municipaux et récréatifs

Le gouvernement de la communauté inuite de Nain fournit des infrastructures et des services communautaires comme l'eau potable (approvisionnement en eau du lac Trouser), la collecte et le traitement des eaux usées et la gestion des déchets solides. Le site d'élimination des déchets se trouve près de Nain, dans la baie d'Akpiksai, à environ 500 m de la piste d'atterrissage. Les améliorations actuelles et récentes des infrastructures comprennent un nouveau système d'approvisionnement en eau, des améliorations au réseau d'aqueduc et le remplacement de la conduite d'eau principale du chemin Sandbanks, ainsi que des améliorations au système d'égout et de traitement des eaux usées (Infrastructure Canada, 2021).

Chacune des collectivités inuites dispose de son propre site d'enfouissement et les déchets sont recueillis de deux à cinq fois par semaine, selon la collectivité et la saison, principalement en raison de problèmes liés à la faune (ministère des Affaires municipales et de l'Environnement de Terre-Neuve-et-Labrador, 2019). À Nain, les déchets sont livrés au site d'enfouissement où ils sont brûlés toute l'année. Les problèmes liés aux sites d'enfouissement dans le Nunatsiavut comprennent le manque de capacité et de matériaux de couverture, ainsi que le fait d'être trop près des collectivités, des aéroports et des eaux libres. En raison des limites d'accès, on s'attend à ce que ces collectivités continuent de gérer les déchets à l'échelle locale, mais il faudrait améliorer les pratiques de gestion des déchets dangereux, éliminer le brûlage à ciel ouvert et optimiser l'espace d'enfouissement au moyen du réacheminement des déchets, de la modernisation des sites ou de l'aménagement de nouveaux sites.

Le centre Nain Husky offre une patinoire pour le hockey et le patinage (OKâlaKatiget Society, 2017). Le centre communautaire Jeremias Sillitt offre un gymnase, une salle d'entraînement et une salle polyvalente (DJG, 2023). Ce site, de même que le Centre culturel Illusuak, est utilisé pour la pratique d'activités récréatives et culturelles.

14.6.2 Services de sécurité et d'urgence

Les services de police à Nain sont assurés par la Gendarmerie royale du Canada (GRC, 2015). L'Association de recherche et de sauvetage de la Terre-Neuve-et-Labrador dispose d'une équipe de bénévoles formés en recherche et sauvetage à Nain (NLSR, 2016). De plus, la collectivité possède un service de pompiers volontaires (Okalakatiget Society, 2022).

La maison de transition de Nain offre un soutien aux femmes victimes de violence familiale (association des maisons de transition de Terre-Neuve-et-Labrador, 2020). Le GN participe à la mise en œuvre d'une justice communautaire adaptée à la culture dans les collectivités inuites et collabore avec d'autres organismes pour fournir des services connexes.

14.6.3 Transport

Selon la saison, Nain est accessible par avion, traversier et motoneige. Air Borealis (PAL Airlines) offre des vols commerciaux directs réguliers entre Nain et HVGB ou avec une escale dans les collectivités côtières (Air Borealis, 2022). Le coût du transport de marchandises au Nunatsiavut est élevé, ce qui entraîne des coûts gonflés au détail (Bowers, 2022). L'infrastructure de la piste d'atterrissage limite le type et la taille des avions, ce qui signifie que la quantité des marchandises livrées est insuffisante. L'absence d'installations d'entreposage appropriées dans les aéroports entraîne la détérioration des aliments pendant le transport, surtout lorsque les vols sont retardés ou annulés. Les aéroports sont tenus de respecter les règles mises en place par les administrations. Les pistes d'atterrissage appartiennent à T.-N.-L. et sont exploitées sur des terrains appartenant au GN. Le gouvernement du Canada réglemente la sécurité aérienne et est responsable des infrastructures dans les collectivités autochtones. La disponibilité et le coût du transport aérien (p. ex., les frais d'utilisation et le carburant) impliquent le secteur privé. Le GN préconise l'amélioration des pistes d'atterrissage, mais est confronté à des difficultés au niveau fédéral et provincial liées au chevauchement des compétences (Bowers, 2022).

Pendant les mois sans glace (généralement de juillet à octobre), le navire MV Kamutik W fait le trajet entre HVGB et Nain avec des arrêts à Rigolet, Postville, Makkovik, Hopedale et Natuashish pour le transport de marchandises et de passagers. Il faut environ trois jours pour se rendre de HVGB à Nain. Le service de traversier est financé par le gouvernement de T.-N.-L. et exploité par Nunatsiavut Marine Inc., une entreprise de NGC (NGC, 2021).

14.6.4 Énergie

Dans les collectivités isolées du Labrador, les clients peuvent avoir de l'électricité grâce à des groupes électrogènes diesel exploités par Hydro Terre-Neuve-et-Labrador (Hydro Terre-Neuve-et-Labrador). Cette dernière travaille avec les gouvernements et les collectivités autochtones pour explorer les options de sources d'énergie renouvelable (Hydro Terre-Neuve-et-Labrador, 2023). Le GN et Hydro Terre-Neuve-et-Labrador examinent la possibilité d'utiliser des éoliennes et des batteries à Nain pour réduire l'utilisation du diesel, les émissions atmosphériques et les coûts connexes (NRCan, 2021; VOXM News, 2022). Le GN investit également dans 240 poêles à bois à haut rendement dans les collectivités inuites et mène un projet pilote pour expédier du bois de chauffage récolté à Terre-Neuve par l'entremise de la Nunatsiavut Marine à Nain et à Hopedale (RNCAN, 2021).

14.6.5 Soins de santé

La clinique communautaire de Nain, qui fournit des soins de santé primaires aux résidents, dispose de salles d'examen clinique, d'une salle d'urgence, d'équipement médical de base et d'un stock en médicaments essentiels. Les soins sont fournis par des infirmières autorisées qui exercent un rôle élargi de pratique et qui consultent un médecin au centre de référence le plus près, au besoin (Labrador-Grenfell Health, 2022). L'hôpital le plus proche est le centre de santé du Labrador à HVGB. Le centre fournit des services ambulanciers aériens pour le transfert d'urgence des patients, cependant, ils sont limités aux heures de clarté et les conditions météorologiques peuvent

avoir une incidence sur leur prestation. Le GN offre des services de soutien pour traiter les problèmes de santé mentale, de maladie mentale et de toxicomanie (GN, 2023).

14.6.6 Services aux familles et aux aînés

Le GN exploite le centre Pigutsavik, une garderie réglementée par la province située à Nain (ministère de l'Éducation de Terre-Neuve-et-Labrador, 2023). Le centre peut accueillir 26 enfants âgés de 18 mois à un peu moins de six ans et est en activités le jour, la semaine. Un centre de ressources familiales provincial à Nain offre des programmes et du soutien aux familles ayant de jeunes enfants. Grâce au financement de Services aux Autochtones Canada, le GN s'est associé au Collège de l'Atlantique Nord (CAN) pour offrir un programme de certificat en éducation de la petite enfance autochtone (AIIC 2020). Les premiers diplômés, six étudiants de Nain, ont terminé le programme en 2019.

La capacité du Nunatsiavut en matière de logement et de soins de longue durée pour les aînés est limitée, et le nombre d'aînés dans chaque collectivité qui cherchent à obtenir des soins est faible comparativement aux grands centres, ce qui rend difficile l'aménagement d'installations. En 2020, sur les 20 places existantes dans un foyer de soins privé à Mary's Harbour (sud du Labrador), huit étaient occupées par des résidents de collectivités inuites (CBC News, 2020). La distance et le coût des visites limitent les contacts en personne avec les familles. Le GN, avec le soutien de la province, a construit trois appartements pour personnes âgées à Nain et cherche à obtenir des fonds supplémentaires pour bâtir un complexe ou un logement avec assistance afin de garder les personnes âgées dans la collectivité.

14.6.7 Éducation

Le district scolaire anglophone Newfoundland and Labrador offre des services d'enseignement primaire et secondaire aux enfants des collectivités du Nunatsiavut. L'établissement Jens Haven Memorial de Nain offre des cours de la maternelle à l'école secondaire (ministère de l'Éducation de Terre-Neuve-et-Labrador, 2022). Le GN soutient le système d'éducation afin d'enrichir les expériences éducatives des enfants inuits, notamment en fournissant des fonds pour des programmes culturels inuits et en inuktitut (GN, 2023).

Nain connaît des pénuries d'enseignants. En 2022, le district scolaire anglophone de T.-N.-L. a réaffecté quatre enseignants du volet scolaire de la 12^e année (étudiants qui prévoient poursuivre des études universitaires) pour pourvoir des postes vacants du premier cycle du secondaire (Saltwire Network, 2022). Le centre d'enseignement à distance et d'innovation (une division du district scolaire anglophone de T.-N.-L.) offre des cours à distance dans les régions rurales. Le manque de fiabilité des services Internet de Nain est particulièrement difficile pour les élèves qui doivent suivre des cours en ligne en raison de la pénurie d'enseignants au secondaire (CBC News, 2022). Les parents estiment que cela représente un risque pour les étudiants qui souhaitent poursuivre des études universitaires.

La Division de l'éducation du Nunatsiavut offre des programmes et des services aux Inuits du Labrador qui veulent faire des études postsecondaires ou une formation liée au marché du travail (GN, 2023). Académie Canada offre des programmes d'éducation de base aux adultes dans les collectivités du Labrador, y compris à Nain (Académie Canada, 2023).

Partie D : Participation et effets des autorités fédérales, provinciales, territoriales, autochtones et municipales

15. Soutien financier des autorités fédérales

Le GN a reçu 3,45 millions de dollars du gouvernement de T.-N.-L. et 3,45 millions de dollars de Transports Canada pour mener des études de faisabilité en vue du remplacement et du déplacement de la piste d'atterrissage de Nain. Dans le cadre du projet, on prévoit que la construction se fera à l'aide de fonds fédéraux et d'autres options possibles, comme un modèle de partenariat public-privé.

16. Utilisation des terres fédérales pour le projet

Le projet est réalisé sur la RRIL et les terres inuites du Labrador, toutes deux constituées par l'ARTIL.

17. Administrations ayant des pouvoirs, des devoirs ou des fonctions relativement à l'évaluation des effets environnementaux du projet

Les projets dans la RRIL et sur les terres inuites du Labrador entrent également dans le champ d'application la loi nationale sur la protection de l'environnement américaine (NEPA) (GN, 2012a). Le projet est assujéti à un examen environnemental détaillé en vertu de la section D du *Regulations Regarding Environmental Reviews of Initiatives* (RERI) (« D.8 : un aéroport ou une piste à l'exclusion d'une bande de glace ») (GN, 2012 b). Le RERI du GN définit les exigences relatives à l'enregistrement des projets pour les examens sommaires et détaillés. L'article 25 stipule ce qui suit :

« 25. Le promoteur doit enregistrer son initiative auprès du ministre pour lui permettre de faire un examen sommaire et un examen détaillé :

a) en remettant au ministre les mêmes renseignements que le promoteur a fournis aux intervenants suivants :

(i) le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador relativement à l'évaluation environnementale de l'initiative conformément à la loi provinciale;

(ii) l'autorité responsable du gouvernement du Canada en ce qui concerne l'évaluation environnementale de l'initiative en vertu d'une loi fédérale;

b) quand l'initiative n'est pas assujéti à une loi fédérale ou provinciale ou qu'elle a été exemptée de l'évaluation environnementale en vertu d'une loi fédérale ou provinciale en fournissant les renseignements visés à l'article 27. » [traduction]

Concrètement, cela signifie qu'un enregistrement préparé pour le ministère de l'Environnement et des Changements climatiques de T.-N.-L. ou l'AEIC pourrait répondre aux exigences du ministère des Terres et des Ressources naturelles de Nunatsiavut. Puisque le projet est situé sur des terres inuites du Labrador, le ministère des Terres et des Ressources naturelles de Nunatsiavut requiert un examen environnemental détaillé.

Le projet est situé au Labrador et un enregistrement provincial est requis en vertu de l'*Environmental Protection Act* de T.-N.-L., conformément à l'article 46 du *Environmental Assessment Regulations*, qui stipule que : « L'entreprise qui sera engagée dans l'établissement et l'exploitation d'aéroports permanents sur la terre ou sur l'eau doit être enregistrée. » [traduction]

Après enregistrement et examen des informations fournies et réception des observations des agences gouvernementales et du public, le ministre détermine si un projet est libéré de l'EE (généralement sous conditions) et s'il peut passer à l'étape de l'autorisation. S'il n'est pas libéré, le projet fera l'objet soit d'un rapport environnemental préliminaire pour répondre aux besoins d'informations complémentaires, soit d'un énoncé des effets environnementaux lorsque le projet est susceptible d'avoir des effets négatifs importants sur l'environnement ou que le public a exprimé de vives inquiétudes à son sujet. Un projet est parfois considéré comme inacceptable et le Cabinet peut décider qu'il n'ira pas de l'avant.

Le *Règlement sur les activités concrètes* de la LEI détermine les activités qui constituent des projets désignés. Les projets désignés en vertu de ce règlement comprennent la construction et l'exploitation de nouveaux aérodromes qui respecteraient des seuils ou des critères précis. Plus précisément, l'article 46 prévoit ce qui suit :

- « La construction, l'exploitation, la désaffectation et la fermeture, selon le cas : a) d'un nouvel aérodrome doté d'une piste de 1 000 m ou plus;
- b) d'un nouvel aérodrome capable de desservir des aéronefs appartenant à un numéro de groupe d'aéronefs IIIA ou plus; »

Lorsqu'il soumet une description initiale de projet à l'AEIC, le promoteur entre dans un processus qui comprend cinq phases (planification, étude d'impact, évaluation d'impact, prise de décision et postdécision) sur la base de la LEI en vigueur. Cependant, à la suite d'une décision de la Cour suprême du Canada (13 octobre 2023), le gouvernement du Canada a confirmé son intention de modifier la LEI.

Le projet doit être réalisé conformément aux règlements provinciaux et fédéraux applicables et aux lois municipales, le cas échéant. Les exigences législatives comprennent la prise en compte des répercussions négatives potentielles et des préoccupations soulevées par les organismes de réglementation, les peuples autochtones et les membres du public.

Le *Règlement sur les activités concrètes* de la LEI détermine les activités qui constituent des projets désignés. Les projets désignés en vertu de ce règlement comprennent la construction et l'exploitation de nouveaux aérodromes qui respecteraient des seuils ou des critères précis. Plus précisément, l'article 46 prévoit ce qui suit :

- « La construction, l'exploitation, la désaffectation et la fermeture, selon le cas : a) d'un nouvel aérodrome doté d'une piste de 1 000 m ou plus;
- b) d'un nouvel aérodrome capable de desservir des aéronefs appartenant à un numéro de groupe d'aéronefs IIIA ou plus; »

Il est proposé que la piste mesure environ 1 830 m de longueur. Aucun autre critère présenté dans le *Règlement sur les activités concrètes* ne s'applique au projet proposé.

Partie E : Effets potentiels du projet

18. Qualité de l'air et changements climatiques

18.1 Émissions atmosphériques

Pendant la construction, les sources d'émissions atmosphériques comprendront les génératrices et l'équipement mobile comme les camions et les excavatrices. Les sources d'émissions atmosphériques pendant l'exploitation du projet sont résumées ci-dessous :

- La combustion du carburant d'aviation produit des oxydes d'azote (NO_x), du monoxyde de carbone (CO), des oxydes de soufre (SO_x), des hydrocarbures et des particules.
- Les pneus de l'avion peuvent libérer des particules à mesure qu'ils s'usent et brûlent au décollage et à l'atterrissage, bien que cela soit plus probable sur l'asphalte.
- Les véhicules qui se rendent à l'aéroport et en reviennent, ainsi que l'équipement de service au sol, génèrent des NO_x, des particules et de l'ozone produits par la combustion d'essence et de carburant diesel.

Les mesures d'atténuation proposées pour éviter ou réduire les effets sur la qualité de l'air comprennent :

- L'utilisation des machines et des véhicules qui réduisent au minimum les émissions atmosphériques (p. ex., faible consommation de carburant) conformément aux plus récentes normes d'ECCC, ou des véhicules zéro émission (pour les véhicules routiers et hors route).
- L'équipement sera entretenu et inspecté régulièrement, conformément aux règlements applicables et à un programme d'entretien préventif pour assurer son bon fonctionnement.
- La poussière provenant des activités du projet sera contrôlée au besoin par l'application d'eau en fonction des conditions météorologiques et des activités d'aménagement (p. ex., construction ou utilisation de la route d'accès).
- L'utilisation d'une surface de piste et de route d'accès en gravier traitée avec un polymère pour contrôler la poussière.
- L'inspection des appareils de climatisation, de ventilation et de chauffage pour assurer le bon fonctionnement de l'équipement et limiter le risque de fuite de frigorigène, au besoin.

18.2 Émissions de gaz à effet de serre

Aux fins de l'enregistrement, les considérations relatives aux GES comprennent ce qui suit :

- L'aéroport devra produire de l'énergie pour le chauffage et l'éclairage des installations. En raison du coût élevé des sources d'énergie non renouvelables et de la nécessité de compter sur un système de secours au diesel, un groupe électrogène diesel sera utilisé. Toutefois, le système de l'aéroport sera moderne et efficace.
- L'aéroport sera indépendant du groupe électrogène diesel actuel de Nain et, après la mise hors service de la piste d'atterrissage existante, le GN prévoit qu'il sera possible de retirer l'une des génératrices existantes.
- L'exploitation de l'aéroport ne devrait pas entraîner une augmentation des émissions de GES provenant des vols comparativement à ce que produit actuellement l'exploitation de la piste d'atterrissage. Par ailleurs, l'aéroport accueillera des avions plus gros avec des charges accrues, ce qui se traduira par moins de vols.
- La piste sera une surface de gravier traitée avec un polymère qui améliore l'efficacité des avions au décollage et à l'atterrissage.
- Un aéroport plus efficace entraînera une réduction de la consommation de carburant et du gaspillage en raison des vols annulés (environ 50 % des vols à Nain sont annulés). De plus, cela réduira le nombre de vols détournés de Nain. Les détournements de vols entraînent une consommation supplémentaire de carburant pour se rendre à un autre aéroport et transporter des passagers vers leur destination d'origine. En réduisant

les déroutements de vols, il est possible que l'exploitation de l'aéroport ait un effet bénéfique net sur le plan des émissions de GES et des changements climatiques.

- Les combustibles fossiles seront utilisés pour faire fonctionner l'équipement mobile pendant la construction et l'exploitation.
- L'utilisation de la route d'accès entraînera une augmentation des émissions de GES provenant des véhicules, mais on ne s'attend pas à ce que les émissions soient supérieures à la réduction des émissions qui découle des détournements de vols.
- Le GN respectera toutes les exigences relatives aux mesures d'atténuation à long terme pour compenser l'utilisation du carbone. Les sources d'énergie carboneutres, comme l'énergie éolienne et solaire, seront envisagées à l'avenir, à mesure qu'elles deviendront plus efficaces et plus réalisables dans les climats nordiques. L'aéroport sera carboneutre d'ici 2050.

Ces considérations seront confirmées au fur et à mesure de l'avancement de la conception du projet au cours de la phase d'évaluation d'impact. Il convient également de noter que le GN met en œuvre des projets énergétiques neutres en carbone afin de réduire sa dépendance à l'égard des combustibles fossiles. Il s'agit notamment du projet de micro-réseau éolien de Nain et d'un système solaire de 24 kW au centre communautaire JS de Nain, qui est l'une des quatre installations solaires du Nunatsiavut (NL Hydro 2023).

Une estimation initiale des émissions de GES associées au projet, basée sur lignes directrices pour l'évaluation stratégique des changements climatiques, est fournie dans la description initiale de projet. Les GES évalués dans le cadre du projet sont le méthane et l'oxyde nitreux en fonction des activités de construction et d'exploitation anticipées décrites ci-dessous :

- l'utilisation d'équipement de construction à combustion diesel;
- le dynamitage de roches;
- les modifications de l'occupation des sols (déforestation et perte de zones humides);
- l'utilisation de groupes électrogènes diesel;
- les vols d'avions entrants et sortants;
- l'utilisation de véhicules et d'équipement pour l'exploitation générale de l'aéroport.

19. Bruit et vibrations

L'aéroport sera situé à environ 13 km de Nain, tandis que la piste d'atterrissage actuelle se trouve dans la collectivité. De ce point de vue, l'exploitation de l'aéroport devrait se traduire par des niveaux de bruit nettement inférieurs pour les résidents par rapport à la piste d'atterrissage existante. À l'instar des émissions atmosphériques, les sources de bruit et de vibrations les plus importantes pendant les travaux de construction du projet seront les génératrices et l'équipement mobile, y compris les camions et les excavatrices. L'équipement sera entretenu et inspecté régulièrement conformément aux règlements applicables.

La principale source de bruit pendant les opérations du projet sera le décollage et l'atterrissage des aéronefs. Les autres sources de bruit pendant les opérations comprennent le roulage des avions, l'inversion de poussée (aide au freinage facultatif à l'atterrissage), les essais de moteur et la circulation des véhicules à l'aéroport et le long de la route d'accès. En ce qui concerne les émissions sonores, l'industrie de l'aviation a réussi à mettre au point des aéronefs relativement plus silencieux. Tout nouvel aéronef doit respecter les normes de bruit élaborées par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Les changements des niveaux de bruit ambiant et la présence de vibrations périodiques peuvent avoir des effets négatifs sur les habitudes et le comportement des migrations de la faune.

Les effets du bruit et des vibrations seront évalués au moyen d'une étude documentaire à l'aide des données provenant des sources du projet et des hypothèses appliquées pour combler les lacunes en matière d'information. L'EE permettra de déterminer les activités et l'infrastructure du projet qui pourraient avoir des effets nuisibles en ce qui a trait au bruit et aux vibrations et dépasser les critères acceptés. Si l'on s'attend à ce que les critères ne soient pas respectés, des mesures d'atténuation seront élaborées pour minimiser les effets potentiels. Comme le

bruit et les vibrations sont deux types différents d'émissions ayant des effets différents, ils sont également évalués indépendamment l'un de l'autre.

Les lignes directrices sur le bruit et les vibrations et les pratiques exemplaires d'autres administrations (p. ex., provinces canadiennes, États-Unis d'Amérique) seront examinées et adoptées dans le cadre de la présente analyse en ce qui concerne les phases de construction et d'exploitation. Selon la source du bruit et des vibrations et les critères applicables, les prévisions des récepteurs sensibles seront effectuées différemment (modélisation) pour le bruit lié à l'installation, au transport routier et au bruit des aéronefs.

Les mesures d'atténuation proposées pour éviter ou réduire les effets du bruit et des vibrations comprennent ce qui suit :

- effectuer des inspections initiales et régulières des machines pour s'assurer qu'elles sont en bon état de fonctionnement;
- mettre en œuvre un programme d'entretien préventif et d'inspection de l'équipement pour assurer son bon fonctionnement;
- utiliser des véhicules légers munis de silencieux efficaces pour réduire le niveau de bruit à la source;
- dans la mesure du possible, laisser les arbres et les autres végétaux en place ou les aider grandir afin d'étouffer le bruit de nuisance.

20. Ressources en eau

Les activités du projet peuvent entraîner des répercussions sur les eaux de surface, l'hydrologie et les eaux souterraines dans la région de plusieurs façons. Il est également possible que des effets sur les eaux de surface et les eaux souterraines aient une incidence indirecte sur la végétation et les terres humides, les poissons et leur habitat, ainsi que la faune et les oiseaux migrateurs.

Les activités de construction peuvent produire des eaux de ruissellement chargées de sédiments, ce qui peut dégrader la qualité de l'eau des cours d'eau avoisinants. La construction de la route d'accès nécessitera l'installation de ponceaux ou de ponts pour permettre à cinq cours d'eau naturels de passer sous la route. Les ponceaux et les ponts doivent être conçus et installés de façon appropriée pour permettre le passage des poissons. L'utilisation d'équipement de construction dans les cours d'eau ou à proximité de ceux-ci peut perturber les sédiments et libérer d'autres substances nocives, y compris le mazout, en cas de déversement. Les activités de construction peuvent également donner lieu à des zones où le sol est exposé, ce qui peut créer un ruissellement chargé de sédiments pendant les précipitations si des mesures de contrôle de l'érosion et de la sédimentation ne sont pas en place.

Plusieurs contaminants potentiels seront utilisés pendant l'exploitation du projet, y compris des produits chimiques d'entretien et de peinture. Le carburant peut également être rejeté dans l'environnement par les réservoirs de carburant et les postes de ravitaillement sur place en cas d'accident ou de déversement. Ces contaminants peuvent s'écouler dans les eaux souterraines ou contaminer les eaux de ruissellement, ce qui peut polluer les cours d'eau à proximité.

Les besoins en eau de l'aéroport proviendront principalement des eaux souterraines, les plans d'eau de surface locaux pouvant constituer une source d'appoint en cas d'urgence. Le prélèvement d'eau peut réduire la quantité d'eau disponible dans un plan d'eau de surface où se trouvent des poissons et leur habitat. Le prélèvement d'eau d'une nappe aquifère pourrait abaisser la nappe phréatique, ce qui aurait un effet négatif sur la quantité d'eau souterraine disponible pour utilisation (p. ex., consommation d'eau potable).

En ce qui concerne l'hydrogéologie et l'élévation des eaux souterraines, les données pertinentes sur les eaux souterraines provenant d'études géotechniques supplémentaires seront intégrées à l'EE. Des données supplémentaires à l'appui de l'évaluation hydrologique, comme le débit des cours d'eau à faible débit, ont été recueillies pendant le programme sur le terrain. Des données de terrain ont été recueillies pour les cours d'eau et les plans d'eau traversant la zone visée par le projet et adjacents à celle-ci. La collecte et l'analyse des données de référence suivantes seront effectuées dans le cadre de l'EE :

- le faible débit pour le passage du poisson;

- les effets sur les processus naturels (p. ex., le transport des sédiments, l'érosion, la mobilité latérale) dans les rivières;
- la modification de l'approvisionnement en eau et du drainage des terres humides, des cours d'eau et des lacs;
- les effets de la demande en eau sur le débit ou le niveau des lacs si une prise d'eau est installée dans un lac ou une rivière;
- la qualité de l'eau (p. ex., les paramètres physicochimiques et constituants chimiques pertinents, ainsi que la caractérisation analytique de la qualité de référence, y compris le choix du site d'échantillonnage, la durée et la fréquence de la surveillance, le protocole d'échantillonnage et le protocole analytique, incluant les mesures d'assurance et de contrôle de la qualité) à divers endroits, comme le point de rejet des eaux usées de l'aéroport, la prise d'eau et la prise d'eau municipale.

Dans le cas des eaux souterraines, la collecte de données de référence et les analyses suivantes seront effectuées pendant la préparation de l'EE :

- les puits d'eau domestiques, communautaires ou municipaux dans la ZEL et les aires de sécurité de la piste;
- la géologie structurale de l'environnement hydrogéologique, y compris les principales failles, la densité des fractures et l'orientation par rapport aux directions d'écoulement des eaux souterraines;
- les données de référence sur la qualité des eaux souterraines pour les paramètres physicochimiques et les constituants chimiques pertinents (p. ex., paramètres de routine et métaux);
- les cartes hydrogéologiques et les coupes transversales de la zone d'étude montrant l'élévation des nappes phréatiques, les contours potentiométriques, l'interprétation des directions d'écoulement des eaux souterraines, les divisions des eaux souterraines et les zones d'alimentation et de décharge;
- les limites d'écoulement des eaux souterraines de l'environnement hydrogéologique fournissant les propriétés hydrauliques des unités hydrostratigraphiques, y compris les données sur la conductivité hydraulique, le stockage spécifique, la transmissivité, la storativité, l'épaisseur saturée, la porosité et le rendement spécifique, le cas échéant.

Aux fins l'évaluation des effets, un modèle numérique tridimensionnel de l'écoulement des eaux souterraines sera élaboré à partir du modèle conceptuel de l'environnement hydrogéologique. L'objectif de ce modèle sera d'évaluer si la zone de captage du(des) puits d'eau proposé(s) fournirait un approvisionnement adéquat en eau potable en fonction des exigences de volume d'eau de l'aéroport.

Les mesures d'atténuation proposées pour éviter ou réduire les effets sur les ressources en eau comprennent ce qui suit :

- l'installation d'une géomembrane en aval des passages à niveau et autour des aires de travail pour intercepter les particules de matériaux de surface; l'utilisation des ponceaux d'une taille suffisante pour empêcher le rétrécissement des sections d'écoulement aux points de passage et l'installation de barrières de sédiments le long des bords des milieux aquatiques pour empêcher le transport de particules fines pendant les travaux;
- la construction d'une usine de traitement des eaux usées sur le site du projet afin de traiter les eaux usées selon des normes acceptables avant leur rejet dans l'environnement;
- le choix de l'emplacement de l'infrastructure permettant d'éviter le pergélisol;
- l'application des mesures de contrôle de la poussière selon les conditions (météorologiques) et des activités d'aménagement qui génèrent de la poussière (p. ex., la construction et l'utilisation de la route d'accès);
- le traitement de la surface de la piste et de la route d'accès avec un polymère pour contrôler la sédimentation dans le ruissellement;
- la tenue d'inspections préventives dans les aires d'entreposage de carburant, des véhicules, de la machinerie et de la présence sur les lieux de travail de trousse d'urgence pour la récupération de produits pétroliers et de matières dangereuses.

21. Géologie, sols et terrain

Pendant la construction, la couche supérieure minérale et organique du sol sera décapée afin de fournir une surface stable pour l'infrastructure du projet. Le sol de surface et les matériaux organiques récupérés seront stockés et protégés des perturbations pendant la construction du projet jusqu'à ce qu'ils puissent être remplacés pour les activités de remise en état. Le dynamitage des roches aura également lieu pour niveler les pentes de la route d'accès et de la piste d'atterrissage. Les effets spécifiques du projet sur la géologie, les sols et le terrain sont les suivants :

- la perte de terre végétale récupérée lors de la préparation du site du projet et la perte par érosion au fil du temps.;
- la dégradation des caractéristiques physiques ou chimiques de la couche arable récupérée en raison des perturbations, du mélange des sols, de l'orniérage et du compactage par les engins de chantier;
- la perturbation des sols organiques sensibles ou du pergélisol, qui peuvent interrompre le drainage des eaux de surface;
- la perturbation des parois rocheuses et des terrains en pente raide, la stabilité du relief étant importante pour la sécurité des déplacements le long de la route d'accès.

Les mesures d'atténuation proposées pour éviter ou réduire les effets sur la géologie, les sols et le terrain pendant la construction sont les suivantes :

- choisir l'emplacement et le tracé des infrastructures du projet de manière à réduire au minimum le recours à l'abattage de roches, à maximiser la construction en déblai et en remblai et à éviter les zones de pergélisol potentielles;
- élaborer un plan de manutention des sols de surface pour la construction, qui établira les profondeurs de décapage de la terre végétale et délimitera les emplacements des réserves de sols protégés. La récupération de la terre végétale et des matériaux organiques de surface pour la construction de la route d'accès temporaire est une étape importante pour assurer une remise en état réussie;
- mettre en œuvre des mesures de contrôle de l'érosion éolienne et hydrique et de la sédimentation sur les sols récupérés (p. ex., ensemencement, mise en place de bottes de paille et de paille) afin de préserver les matériaux de la couche arable récupérés en vue de la remise en état. Mettre en œuvre des mesures d'arrêt par temps de pluie afin d'empêcher la dégradation du sol par temps de pluie ou dans des conditions de sol humide, ce qui peut entraîner la formation d'ornières, le compactage et la dégradation des sols en vue d'une utilisation future;
- enlever les rochers de la zone où les matériaux de récupération de la couche arable seront remplacés pour la remise en état;
- arracher les matériaux du sous-sol (à une profondeur de 15 à 30 cm) avant de remplacer la terre végétale, afin de s'assurer qu'il n'y a pas de compactage des matériaux du sous-sol avant le remplacement de la terre végétale;
- rétablir le drainage des eaux de surface perturbé par la construction avant les opérations de remplacement de la couche arable, et s'assurer qu'il n'y a pas de trace d'accumulation d'eau de surface sur le site.

22. Végétation et terres humides

Les activités du projet peuvent entraîner des répercussions directes et indirectes sur la végétation et les terres humides. La construction de l'infrastructure du projet peut avoir des effets directs, tandis que les effets indirects peuvent découler de ce qui suit :

- les changements à l'hydrologie locale entraînant l'humidification ou le séchage des terres humides, comme le drainage ou la création de bassins de retenue accidentels et le prélèvement d'eau dans les réservoirs et les eaux souterraines;

- la propagation ou l'introduction d'espèces envahissantes dans les habitats des hautes terres et les terres humides par l'entremise du matériel de construction, des véhicules ou du ruissellement. L'augmentation de la circulation pendant les phases de construction et d'exploitation peut accroître ce risque;
- la sédimentation potentielle dans les terres humides ou les habitats des hautes terres à la suite d'activités en amont (p. ex., le déplacement du sol, l'enlèvement de la végétation, l'empilage du sol). Un changement à la sédimentation peut, dépendant du degré, étouffer la végétation des terres humides et augmenter les niveaux d'éléments nutritifs;
- les dépôts de poussière, qui peuvent, tout comme les sédiments, introduire des minéraux et des nutriments dans les terres humides et exercer un stress sur la végétation des terres humides (en particulier les espèces non calcaires);
- les changements au microclimat et à l'habitat des terres humides en raison de la proximité de l'infrastructure du projet et des effets de bordure.

Les données de l'analyse documentaire ainsi que les données de référence recueillies pendant les études sur le terrain serviront à déterminer la quantité et la qualité des terres humides et végétaux, l'habitat potentiel des plantes rares et des populations de plantes rares, le cas échéant. Bien que les activités et les travaux réalisés dans le cadre du projet puissent avoir des répercussions à différents degrés sur les terres humides et la végétation, les considérations portent principalement sur les effets potentiels suivants :

- la réduction des terres humides et des communautés écologiques qui comprennent un habitat pour les plantes rares et la faune;
- la réduction de la biodiversité et des populations végétales rares;
- la réduction de la fonction des terres humides.

Le sabline des montagnes (*Mononeuria groenlandica*) et la linaigrette de Scheuchzer (*Eriophorum scheuchzeri*) ont été répertoriées dans un rayon de 5 km du projet. Compte tenu de la relative rareté de l'information concernant la région de Nain, le programme sur le terrain comprend une recherche des types d'habitat indicatifs pour les espèces en péril et une étude des plantes rares. La vérification du sol et la délimitation des zones riveraines et des terres humides permettront d'en connaître davantage sur les types d'habitat présents sur les terres humides, comme il a été déterminé au cours de l'examen documentaire. Les terres humides seront caractérisés selon le Système canadien de classification des terres humides en cinq catégories : bog, fens, marais, marécage et eau peu profonde (Groupe de travail national sur les milieux humides, 1997).

L'EE permettra de déterminer les activités et l'infrastructure du projet qui pourraient nuire aux terres humides et à la végétation. L'évaluation des effets comprendra l'analyse des perturbations causées par l'empreinte du projet sur les unités cartographiques des communautés végétales, ce qui permettra de déterminer l'ampleur des répercussions.

Les mesures d'atténuation proposées pour éviter ou réduire les effets sur le climat, la qualité de l'air, le bruit, les vibrations et les ressources en eau s'appliquent également au milieu biologique. En plus des mesures appliquées au milieu physique, les mesures d'atténuation suivantes sont proposées pour protéger la végétation et les terres humides :

- la réduction au minimum des perturbations de la végétation, car le maintien des écosystèmes terrestres, riverains et humides joue un rôle dans le soutien de la biodiversité, de l'hydrologie, des habitats fauniques et de l'utilisation traditionnelle des ressources;
- dans la mesure du possible, la mise en place l'infrastructure du projet de façon à éviter les effets directs sur l'habitat humide;
- la mise en œuvre de méthodes de construction qui réduisent le risque de drainage ou d'inondation des terres humides environnantes (p. ex., des ponceaux de taille appropriée et espacés, pas de pillage de sol et d'essouchement non autorisés, pas de fossé ni de canalisation artificielle inutiles);
- la réduction au minimum de l'érosion des sols humides en limitant les vitesses d'écoulement au moyen de techniques de dissipation hydraulique et en dirigeant le ruissellement dans la végétation naturelle des hautes terres, dans la mesure du possible;
- mettre en œuvre des mesures temporaires de contrôle de l'érosion et des sédiments (p. ex., nattes, géotextiles, zones tampons végétalisées, bermes, rouleaux de fibres ou clôtures anti-sédiments). Le type de

- contrôle (le cas échéant) dépend de la topographie. Inspecter les contrôles de l'érosion et des sédiments régulièrement et corriger les lacunes (p. ex., contrôle inadéquat, dommages, inefficacité) en temps opportun;
- le traitement de la surface de la piste et de la route d'accès avec un polymère pour contrôler la poussière et la sédimentation;
 - la mise en œuvre de mesures pour réduire la propagation des espèces envahissantes (en particulier à cause des véhicules) dans les terres humides et conserver l'intégrité de l'habitat; l'inspection régulière des véhicules, en particulier ceux qui arrivent de l'extérieur de la région de Nain.

23. Poissons et habitat des poissons

Les poissons et les espèces aquatiques en péril sont protégés en vertu de la *Loi sur les pêches* et de la LEP. Les perturbations directes ou indirectes du projet peuvent modifier, perturber ou détruire l'habitat où vivent les poissons. Les travaux qui pourraient entraîner la détérioration, la destruction ou la perturbation de l'habitat du poisson ou la mort de poissons par des moyens autres que la pêche nécessitent une autorisation en vertu de l'article 35 de la *Loi sur les pêches*.

Les activités du projet peuvent entraîner des répercussions directes et indirectes sur le poisson et son habitat. La destruction de l'habitat du poisson par assèchement, remplissage ou excavation de cours d'eau peut avoir des effets directs. Ces répercussions indirectes peuvent être causées par ce qui suit :

- la réduction du débit des cours d'eau causée par les changements des bassins versants correspondants;
- le rejet de substances nocives, y compris le total des matières en suspension, dans les cours d'eau;
- l'opération d'un navire pendant la construction pour transporter de l'équipement de construction;
- le transport ou l'utilisation d'équipement de construction dans l'eau ou à proximité;
- l'impactation ou l'entraînement des poissons par le biais des activités de gestion de l'eau.

Les activités et les travaux réalisés dans le cadre du projet peuvent avoir des répercussions à divers degrés sur différentes composantes qui touchent le poisson et de son habitat. Les enjeux sont principalement liés aux effets potentiels suivant :

- les espèces en péril ou les espèces préoccupantes sur le plan de la conservation;
- la mort de poissons;
- la détérioration, la perturbation ou la destruction de l'habitat du poisson.

Les mesures d'atténuation proposées pour éviter ou réduire les effets sur le climat, la qualité de l'air, le bruit et les vibrations, les eaux de surface, l'hydrologie et les eaux souterraines s'appliquent également au milieu aquatique. En plus des mesures mises en œuvre concernant le milieu physique, les mesures d'atténuation suivantes sont proposées pour protéger le poisson et son habitat :

- si les travaux se déroulent à proximité de milieux d'eau douce ou estuariens, demander au MPO une demande d'examen des travaux du projet à proximité d'eaux susceptibles de causer une détérioration, perturbation ou destruction de l'habitat du poisson;
- effectuer les travaux en dehors de la période d'activité restreinte pour le poisson et l'habitat du poisson;
- assurer le libre passage du poisson en tout temps pendant le détournement temporaire d'un cours d'eau;
- éviter de déplacer un véhicule ou du matériel de construction à moins de 20 m d'un cours d'eau permanent ou à moins de 5 m d'un cours d'eau intermittent et, si cela est nécessaire, détourner l'eau qui coule dans les ornières vers une zone végétalisée à au moins 20 m d'un cours d'eau;
- installer des ponceaux de manière à faciliter l'écoulement de l'eau en encastrant la base du ponceau sous le lit naturel du cours d'eau, en stabilisant le remblai rocheux et en construisant des passages de cours d'eau pendant la période de faible débit en été (de la mi-juillet au début de septembre), dans la mesure du possible;
- éviter tout contact direct avec les zones aquatiques sur le site et à proximité. Minimiser les perturbations, dans la mesure du possible;
- élaborer et mettre en œuvre un plan d'intervention en cas de déversement;

- élaborer et mettre en œuvre un plan de gestion des mammifères marins;
- planifier l'emplacement des espaces de travail temporaires de manière à réduire au minimum la nécessité de perturber les zones aquatiques;
- réduire au minimum l'accès fréquent aux milieux d'eau douce afin d'éviter les effets cumulatifs (p. ex., l'érosion, le ruissellement, l'élévation du total des solides en suspension).

24. Faune et oiseaux migrateurs

Les considérations relatives aux espèces terrestres importantes qui revêtent une importance pour les Inuits (p. ex., lièvre d'Amérique, oiseaux migrateurs) sont principalement liées aux effets potentiels sur ce qui suit :

- la disponibilité de l'habitat faunique découlant de la perte et de la fragmentation de l'habitat et de la réduction de l'efficacité de l'habitat (p. ex., le bruit, la présence humaine);
- la connectivité de l'habitat causée par des obstacles aux déplacements de la faune;
- les populations d'espèces sauvages résultant de niveaux accrus de risques directs et indirects de mortalité;
- la diversité de la faune découlant des changements à la disponibilité de l'habitat faunique;
- la diversité de la faune découlant de la taille des parcelles d'habitat (p. ex., effets de la fragmentation);
- la diversité de la faune résultant des changements dans la présence d'espèces rares.
- les répercussions du projet sur la faune et les oiseaux migrateurs de plusieurs façons, notamment :
 - la réduction du type et de l'étendue des habitats;
 - les impacts d'oiseaux et l'abattage sur route;
 - la perturbation causée par la pollution lumineuse;
 - la perturbation causée par la pollution sonore.

La perte d'habitat se produit lorsque des infrastructures sont construites dans des zones non perturbées auparavant, en détruisant, en fragmentant ou en dégradant l'habitat de la flore et de la faune. La fragmentation de l'habitat se produit lorsqu'une plus grande zone d'habitat est divisée par des routes, des clôtures ou d'autres infrastructures, ce qui crée des obstacles à l'alimentation et à la migration. La dégradation de l'habitat réduit l'attrait de l'habitat pour la flore et la faune, et peut résulter de l'élimination des terres humides ou de la végétation, de l'introduction d'espèces envahissantes ou de la contamination des eaux de surface, des sédiments ou du sol.

L'exploitation d'un aéronef peut entraîner des impacts d'oiseaux au décollage et à l'atterrissage. Environ 85 % des impacts d'oiseaux touchent des aéronefs de moins de 800 pi et jusqu'à 40 % des impacts d'oiseaux ont lieu au-delà du périmètre de l'aéroport (CAA, 2001). Des changements dans les caractéristiques des chants de l'avifaune, la reproduction, l'abondance, les niveaux de stress et la richesse des espèces ont été documentés en raison de la pollution sonore soutenue à des niveaux sonores supérieurs à 45 décibels pondérés en A. La pollution sonore causée par le projet peut entraîner des changements de comportement, causer des changements dans les communautés fauniques et modifier les interactions entre les espèces (Francis et coll., 2009.)

En 2023, trois études sur le terrain ont été consacrées à l'avifaune. Il s'agissait notamment de l'étude portant sur les oiseaux migrateurs du printemps, de l'enquête estivale sur les oiseaux, les espèces en péril et la faune terrestre, des oiseaux migrateurs à l'automne et des aliments prélevés dans la nature.

Les mesures d'atténuation proposées pour éviter ou réduire les effets sur le climat, la qualité de l'air, le bruit et les vibrations, les eaux de surface, l'hydrologie et les eaux souterraines s'appliquent également aux oiseaux migratoires. En plus des mesures mises en œuvre concernant l'environnement physique, les mesures d'atténuation suivantes sont proposées pour protéger les oiseaux migrateurs :

- minimiser l'empreinte du projet dans la mesure du possible afin de réduire les effets sur l'habitat;
- réduire au minimum les perturbations de la végétation, car le maintien des écosystèmes terrestres, riverains et humides joue un rôle dans le soutien de la biodiversité, de l'hydrologie, des habitats fauniques et de l'utilisation traditionnelle des ressources;
- suspendre les activités bruyantes si des caribous sont observés à proximité des zones de travail;

- programmer les activités de construction de manière à éviter les périodes de migration aviaire, conformément aux lignes directrices de l'ECDC;
- imposer une limite de vitesse sur la route d'accès afin de réduire les risques de collision avec des animaux sauvages;
- mettre en œuvre un plan de gestion des ours et un plan de gestion des déchets afin de minimiser les interactions entre les ours et les humains;
- Maintenir les mouvements transversaux de l'emprise pendant la construction de la route d'accès (p. ex., prévoir des pauses dans les bermes de terre ou les rangées d'amas de rémanents).

25. Peuples autochtones

Pour les groupes et les collectivités autochtones, les nouvelles constructions peuvent avoir une incidence sur les droits ancestraux au sens de l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982* et les droits issus de traités. Les Inuits ont protégé les droits établis par cette loi et l'ARTIL. L'ARTIL est un traité et un accord sur les revendications territoriales modernes et complets qui confère au GN la propriété et l'autorité des terres inuites du Labrador, y compris l'administration, le contrôle, le développement, la conservation et la gestion (AIL, 2005). L'ARTIL prévoit également des droits de récolte dans la RRIL et la mer du Labrador, où les bénéficiaires de l'entente sur le Nunatsiavut ont des droits de chasse, de pêche et de récolte protégés. Aucune présence ou activité de la part d'une personne autre que les bénéficiaires de l'entente sur le Nunatsiavut n'est autorisée sur les terres inuites du Labrador sans l'approbation préalable du GN au moyen d'un permis. Cela s'appliquera à toutes les composantes et activités liées au projet et à toutes les activités menées par des non-bénéficiaires présents sur les terres inuites du Labrador pour le projet.

- Le projet sera conforme à tous les règlements et régimes de permis applicables du GN, ainsi qu'à ceux du gouvernement de la communauté inuite de Nain, du gouvernement de T.-N.-L. et du gouvernement du Canada;
- Le promoteur continuera de travailler avec les détenteurs de droits afin de déterminer et d'élaborer des mesures potentielles pour éviter ou atténuer les effets potentiels du projet sur les droits ancestraux, les droits issus de traités et les intérêts.

26. Utilisation des terres et des ressources

Les nouvelles constructions peuvent entraîner des conflits d'utilisation des terres lorsque les ressources chevauchent les terres utilisées à des fins traditionnelles par les peuples autochtones ou utilisées par d'autres groupes. Le projet entraînera des changements dans le paysage, y compris l'accès. La construction du projet causera des perturbations dans des zones naturelles avec une perte (quantité / qualité) des ressources disponibles pour la chasse, le piégeage et la cueillette. L'exploitation de l'aéroport (p. ex., la circulation des véhicules, le bruit des avions) pourrait également déplacer la faune et affecter davantage la chasse et le piégeage dans la région. L'aménagement de la route d'accès permettra d'étendre l'accès par tous les temps à des zones auparavant éloignées à l'ouest de Nain; ceci pourrait avantager les utilisateurs du territoire qui se servent de véhicules conventionnels. Toutefois, l'amélioration de l'accès pourrait entraîner une augmentation des activités d'utilisation du territoire dans ces zones, ce qui peut réduire les ressources et affecter négativement les utilisateurs actuels. Certains résidents se sont dit préoccupés par le fait qu'un accès accru pourrait entraîner des introductions par effraction dans les camps.

Une étude sur l'utilisation des terres menée par le ministère des Terres et des Ressources naturelles de Nunatsiavut cherchera à obtenir des renseignements de la part des Inuits du Labrador et des résidents de Nain sur les activités liées à l'utilisation des terres dans la zone du projet ou à proximité. Les informations obtenues grâce à cette étude seront utilisées pour affiner la compréhension des effets potentiels du projet et identifier les mesures d'atténuation. De plus, des données ont été demandées au GN sur l'emplacement d'Aullâsimavet (loués

aux bénéficiaires de l'entente sur le Nunatsiavut en vertu de la *Labrador Inuit Land Titles Act*) afin que ces emplacements puissent être déterminés.

- Les composantes du projet ont été, et continueront d'être, situées de façon à éviter, dans la mesure du possible, les éléments connus pour être sensibles à l'environnement ou qui ont une importance culturelle pour les Inuits.
- Les mesures d'atténuation des effets du projet sur les ressources liées aux activités d'utilisation des terres, telles que la végétation, la faune, les poissons et leur habitat, sont décrites ci-dessus.
- Le projet sera développé conformément aux réglementations du GN et à toutes les réglementations locales et provinciales applicables en matière d'utilisation des terres.

27. Patrimoine physique et culturel

Les ressources patrimoniales comprennent les vestiges archéologiques, en surface et enfouis; les bâtiments et les sites historiques (p. ex., les édifices patrimoniaux enregistrés, les cimetières, les parcs, les zones et les paysages historiques et les structures d'intérêt architectural ou historique). Les projets d'aménagement, en particulier les activités de construction, peuvent nuire aux artefacts en perturbant les terres. Les changements au patrimoine physique peuvent également découler de l'introduction de caractéristiques anthropiques dans le paysage et de modifications aux composantes biophysiques de l'environnement pour les peuples autochtones.

Les biens patrimoniaux sont irremplaçables et plus difficiles à comprendre s'ils sont retirés de leur contexte (p. ex., le paysage dans lequel ils se trouvent). Si les perturbations sont inévitables, les mesures d'atténuation comprennent le retrait des artefacts archéologiques aux fins d'enregistrement et de préservation, conformément aux règlements applicables.

Dans le cadre du projet, les ressources historiques d'intérêt seraient limitées aux vestiges archéologiques qui pourraient se trouver dans l'empreinte du projet, car la zone n'est pas aménagée. Un archéologue professionnel, engagé pour entreprendre une étude des ressources patrimoniales en 2022 et 2023 (en vertu d'un permis du GN), a identifié un site archéologique le long de la route d'accès.

- En fonction des résultats archéologiques, la route d'accès a été réaménagée pour éviter les effets du projet sur le site archéologique, qui a été signalé au GN et protégé à l'endroit où il a été trouvé, conformément à la *Labrador Inuit Lands Act*.
- Toutes les autres ressources culturelles désignées dans le cadre des activités du projet seront gérées et déclarées conformément à la législation et aux meilleures pratiques.

28. Santé et bien-être communautaires

Les collectivités du Nord du Labrador dépendent du transport aérien toute l'année. Le transport maritime est accessible en été lorsque les ports sont libres de glace et que le traversier de HVGB s'arrête dans chaque collectivité pour le chargement et le déchargement, et effectue un aller-retour à Nain chaque semaine. Les longs délais d'expédition, combinés à la courte saison maritime, entraînent des coûts plus élevés et une plus faible disponibilité des marchandises. La nourriture en particulier coûte plus cher et les aliments frais sont sujets à la détérioration, ce qui a des répercussions sur la sécurité alimentaire. De plus, les collectivités ont une capacité limitée et dépendent du transport aérien pour accéder aux services (p. ex., les soins de santé) dans les grands centres comme HVGB et St. John's. L'accès limité aux services de santé nuit à la santé et au bien-être de la collectivité.

Nain est le plus touché par les vols annulés et les fermetures d'urgence possibles en raison de problèmes à la piste d'atterrissage existante. Grâce à l'aéroport, les gens de Nain auront un meilleur accès à la nourriture et à d'autres biens essentiels qui sont livrés par avion toute l'année, surtout compte tenu de la possibilité d'utiliser des avions plus gros. La capacité accrue de se déplacer à l'extérieur de la collectivité au besoin pour obtenir des services (non disponibles localement) aidera les résidents de Nain à accéder plus rapidement aux soins de santé

essentiels et à d'autres services. La possibilité que les avions puissent décoller et atterrir la nuit améliorera la gestion des urgences médicales. Un aéroport plus fiable sera un atout pour les résidents autochtones et non autochtones de Nain, les autres collectivités inuites du Nunatsiavut et la Première Nation innue Mushuau à Natuashish grâce à l'amélioration de la fiabilité du transport aérien dans le Nord du Labrador.

L'aéroport sera moins facile d'accès à partir de Nain, mais l'emplacement permettra de réduire les effets négatifs potentiels (p. ex., bruit, qualité de l'air) sur la collectivité et d'éliminer le risque qu'un incident aéronautique ou qu'une fermeture de piste d'atterrissage (en raison des dommages causés par l'élévation du niveau de la mer et les ondes de tempête) ait une incidence sur la communauté. Cependant, des préoccupations ont été exprimées au sujet de la sécurité de la route d'accès, compte tenu de l'expérience locale en matière de neige abondante et d'avalanches autour de Nain.

Les nouvelles constructions peuvent générer des déchets ou des émissions qui sont nocifs pour l'environnement et qui nuisent à la santé et au bien-être humains. Dans le cadre de l'EE, l'information provenant d'autres composantes valorisées sera utilisée afin de prévoir les effets sur la santé et le bien-être humains. Par exemple, les effets du projet sur la qualité de l'air et le bruit serviront de base à l'évaluation des risques pour la santé humaine (ERSH), qui comprendra les éléments suivants :

- l'établissement d'une liste de polluants atmosphériques courants et prioritaires, y compris les toxines et les substances persistantes et bioaccumulables, pour la modélisation et l'évaluation de la qualité de l'air :
 - les émissions potentielles des aéronefs;
 - les générateurs d'énergie sur place;
 - les zones de stockage de carburant et de produits chimiques;
 - l'utilisation de véhicules lourds et d'équipement de construction pendant la construction et l'exploitation du projet.
- Pour aborder les effets sur la santé humaine, l'EE comprendra les études et analyses suivantes :
 - la détermination des sujets potentiellement préoccupants liés aux effets sur la santé (p. ex., qualité de l'air, pollution sonore et lumineuse, qualité des eaux de surface, poissons et espèces aquatiques, en particulier ceux qui font partie intégrante du régime alimentaire et de l'économie locale (p. ex., l'omble chevalier, pierre angulaire du régime alimentaire local et de l'industrie de la pêche à Nain); la description de la perception du risque pour la santé humaine associé à la construction et à l'exploitation du projet dans un environnement nordique non perturbé; la protection des aliments prélevés dans la nature par la gestion de la qualité de l'air, du bruit et des vibrations, en utilisant des critères conformément aux règlements applicables et aux directives publiées par SC, ECCC et le Conseil canadien des ministres de l'Environnement, le gouvernement de T.-N.-L., l'Agence de la santé publique du Canada et d'autres organismes crédibles de protection de la santé et de l'environnement; et la compilation des risques pour la santé humaine de chaque voie d'exposition potentielle, mécanisme d'exposition et sources de rejets de contaminants dans l'air, les eaux et les terres associées à la construction et à l'exploitation du projet.
- L'emplacement de l'aéroport permettra d'éliminer les problèmes de sécurité dans la collectivité pendant le décollage et l'atterrissage.
- Les aéronefs ne seront plus utilisés à proximité de la collectivité, ce qui rendra l'environnement plus sécuritaire.
- L'aéroport sera clôturé à des fins d'aviation et de sécurité publique, conformément au document de Transports Canada intitulé *Normes et pratiques recommandées pour les aérodromes - TP 312*.
- La route d'accès a été choisie pour éviter les pentes abruptes et les cols étroits dans la mesure du possible.
- La route d'accès sera conçue pour résister aux conditions existantes à l'aide de la modélisation des dépôts de vent et de neige afin de prévoir les emplacements des avalanches et d'éviter ces zones.
- Les côtés de la route seront construits en terrasse et des infrastructures spécialisées seront installées autour des zones d'avalanche connues (p. ex., Blow Hole, mont Sophie) afin de réduire le risque d'avalanches de neige.
- Les limites de vitesse seront contrôlées afin de réduire le risque de collisions avec la faune ou d'accidents causés par la circulation des véhicules le long du chemin d'accès.
- Un service de navette sera offert entre Nain et l'aéroport.

29. Économie, emploi et affaires

Les projets de développement, en particulier la construction de grandes infrastructures, créent des possibilités économiques grâce à l'approvisionnement et à l'emploi.

De plus amples renseignements sur l'approvisionnement seront disponibles dans le R10 sur la stratégie de construction et d'approvisionnement et le R11 sur l'estimation des coûts, qui sera disponible en mai 2024. Des dispositions seront prises pour les possibilités d'approvisionnement et les occasions d'affaires à l'échelle locale, régionale et provinciale, dans la mesure du possible. Les biens et services spécialisés peuvent provenir d'autres provinces.

L'EE fournira des renseignements détaillés sur la main-d'œuvre de construction, ainsi que sur les dépenses du projet, l'emploi et les possibilités d'approvisionnement à Nain et au Nunatsiavut en lien avec la construction du projet. L'exploitation des aéroports et de l'aviation génère également des emplois et des retombées économiques. L'emploi peut être divisé en emplois directs, indirects, induits et catalytiques. Le Tableau 29.1 donne des exemples de chaque catégorie. À ce stade, on prévoit que l'aéroport lui-même emploiera environ 10 personnes à Nain. Cela ne comprend pas le personnel des compagnies aériennes et de la sécurité employé par d'autres organismes. L'aéroport offrira de nouvelles possibilités d'emploi à long terme à Nain.

Tableau 29.1 Types d'emplois liés aux ports aériens

Date d'entrée en vigueur	Définition	Exemples
Emplois directs	Emploi lié à l'exploitation d'aéroports ou de compagnies aériennes	Exploitant d'aéroport, compagnies aériennes, agents de manutention, sécurité, concessions, agents de fret, traiteurs aériens, hôtels, stationnement, entretien des avions, entreposage de carburant
Emplois indirects	Emploi soutenu par la chaîne d'approvisionnement des biens et services aux activités directes	Services publics, vente au détail, publicité, nettoyage, alimentation, construction, technologie de l'information, carburant
Emplois induits	Emploi soutenu par la dépense des revenus gagnés dans les activités directes et indirectes	Vente au détail, restaurants, divertissement
Emplois catalytiques	Emploi soutenu par l'attraction, la rétention ou l'expansion de l'activité économique en raison de l'accès par voie aérienne	Tourisme

Un aéroport plus fiable sera un atout pour les entreprises et les fournisseurs de services du Nord du Labrador. Les entreprises existantes à Nain, au Nunatsiavut et à Natuashish bénéficieront d'un meilleur accès aérien toute l'année pour assurer la livraison fiable des marchandises. Cela permettra d'offrir des produits de meilleure qualité (c.-à-d. des aliments frais) et de réduire le gaspillage dans les épiceries, les hôtels et les restaurants, ce qui pourrait entraîner une baisse des prix et favoriser la rentabilité des entreprises.

On prévoit que l'empreinte du projet aura des répercussions limitées sur les entreprises et les autres activités industrielles. Deux carrières (avec des ressources restantes limitées) et la centrale hydroélectrique de T.-N.-L. ont été identifiées le long de la route d'accès ou à proximité. Des discussions ont été entamées avec le ministère de l'Industrie, de l'Énergie et de la Technologie de T.-N.-L. et avec le GN au sujet des carrières et des ressources en agrégats près de Nain.

- La route d'accès a été réaménagée pour éviter de perturber deux carrières situées près de Nain.
- Les carrières existantes ne seront pas utilisées pour ce projet. Le R10 portant sur la stratégie de construction et d'approvisionnement fournira des informations sur l'emplacement précis des carrières, qui se trouveront le long de la route d'accès.

30. Terres fédérales

Le projet se déroule dans la province de T.-N.-L.; aucune autre province n'est concernée. Le projet se situe dans la zone de revendications territoriales établie par l'ARTIL, qui est constituée de terres fédérales. Les impacts sur les terres fédérales pourraient résulter de l'infrastructure et des activités de la construction et de l'exploitation. De même, les mesures d'atténuation des impacts sur le milieu biophysique et humain s'appliqueraient aux terres fédérales.

31. Déchets et émissions

31.1 Déchets solides

Les déchets solides municipaux produits à l'aéroport se composeront de métaux, de verre, de plastique, de papier et de carton et seront éliminés dans un lieu d'élimination des déchets approuvé. Les déchets solides municipaux proviendront de trois sources principales :

- Déchets terminaux – provenant des aires publiques et des bureaux administratifs de l'aéroport;
- Déchets des compagnies aériennes – provenant des avions et des bureaux des compagnies aériennes;
- Déchets de cargaison – provenant des opérations de manutention des cargaisons.

Les déchets solides produits pendant les travaux de la construction du projet peuvent comprendre notamment le béton résiduel, le bois, les métaux, les matériaux de couverture, le plastique et la tuyauterie. Les débris de construction seront évalués et séparés aux fins de réutilisation et de recyclage dans la mesure du possible. Tout matériau non réutilisé sera envoyé à un site d'élimination des déchets de construction et de démolition approuvé, à une installation de recyclage ou à un site d'élimination des déchets à l'extérieur de Nain.

Un plan de gestion des déchets sera préparé pour la construction et l'exploitation. Les déchets d'exploitation seront conformes aux déchets générés par les avions et l'aérogare de la piste d'atterrissage existante. L'aéroport ne prévoit pas de vols internationaux.

La gestion des déchets comprend le contrôle des détritiques et des débris. Tous les déchets produits pendant la construction et l'exploitation seront placés dans des conteneurs à ordures appropriés et évacués chaque semaine vers un site d'élimination des déchets agréé, avec l'accord préalable du propriétaire ou de l'exploitant du site d'élimination des déchets. Les véhicules hors d'usage, les équipements mis au rebut et les autres gros débris ne seront pas être stockés sur le site, mais déposés régulièrement dans une décharge ou un parc à ferraille agréé, avec l'accord préalable du propriétaire ou de l'exploitant du site.

Les déchets de toilettes produits à l'aéroport seront gérés de manière à minimiser les risques pour la santé humaine et l'environnement et à éviter les rejets incontrôlés. Si le débit des eaux usées est inférieur à 4 546 L / jour, les plans et spécifications détaillés d'un système d'évacuation des eaux usées seront soumis au Service NL pour évaluation et obtention d'un "certificat d'approbation". Si une usine de traitement des eaux usées est construite pour traiter les eaux usées, elle sera conçue par un ingénieur professionnel qualifié et rencontrera les exigences des *Environmental Control Water and Sewage Regulations (65/03)* en vertu du *Water Resources Act*, annexe A.

Les matières dangereuses utilisées pendant la construction et l'exploitation du projet comprendront le diesel, l'essence, l'huile, les lubrifiants et les solvants. Les déchets dangereux devraient comprendre l'huile usée, les filtres à huile et les déchets provenant du lavage et du nettoyage des aéronefs et des véhicules terrestres. La mousse extinctrice utilisée à l'aéroport ne contiendra pas de substances perfluoroalkyliques et polyfluorilyliques.

Le carburéacteur A sera transporté à Nain et livré à l'aéroport de la même manière que pour la piste d'atterrissage actuelle. Cette procédure comprendra l'arrivée par camion-citerne au quai de Nain deux fois par an (après la débâcle des glaces marines au printemps et avant le gel hivernal à l'automne) et la livraison par un camion de carburant aviation dans un entrepôt spécialisé à double paroi à l'aéroport. Des procédures similaires seront suivies pour la livraison et le stockage du carburant diesel.

Les matières et les déchets dangereux seront transportés, entreposés et manipulés conformément aux exigences réglementaires et éliminés dans une installation approuvée. Des plans seront préparés pour la gestion des matières et des déchets dangereux, ainsi que pour les interventions d'urgence.

31.2 Effluents d'eaux usées

Les déchets de toilettes produits à l'aéroport seront gérés de manière à minimiser les risques pour la santé humaine et l'environnement et à éviter les rejets incontrôlés. La construction d'une usine de traitement des eaux usées sur le site du projet afin de traiter les eaux usées selon des normes acceptables avant leur rejet dans l'environnement. Les matières et les déchets dangereux seront transportés, entreposés et manipulés conformément aux exigences réglementaires et éliminés dans une installation approuvée, et ne seront pas rejetés sous forme effluents.

Des mesures temporaires de contrôle de l'érosion et de la sédimentation (p. ex., des bassins de décantation, une clôture de limon) seront mises en œuvre pendant la construction afin d'empêcher le rejet d'eau chargée de sédiments dans les zones écosensibles.

Références

(MPO) Pêches et Océans Canada, 2019, Données inédites sur les permis de pêche commerciale à des fins alimentaires, sociales et rituelles au Canada atlantique.

Académie Canada (2023). Faculté de formation de base des adultes, <https://www.academycanada.com/programs/faculty-of-adult-basic-education/>.

Accord sur les revendications territoriales des Inuit du Labrador (2005). Labrador Inuit Land Claims Agreement, <https://www.gov.nl.ca/exec/iar/overview/land-claims/labrador-and-inuit-land-claims-agreement-document/>.

AECOM (2013). *Hydrogeology of Labrador*, <https://www.gov.nl.ca/ecc/files/waterres-cycle-groundwater-hydrogeology-of-labrador.pdf>.

AEIC (Agence d'évaluation d'impact du Canada) (2019). *Guide de préparation d'une description initiale de projet et d'une description détaillée de projet*, <https://www.canada.ca/fr/agence-evaluation-impact/services/politiques-et-orientation/guide-practitioner-evaluation-impact-federale/document-orientation-preparation-description-initiale-projet.html>.

Agence statistique de Terre-Neuve-et-Labrador (2023). Community Accounts, <https://nl.communityaccounts.ca>.

AIL (Association des Inuits du Labrador) (1977). *Our Footprints are Everywhere: Inuit Land Use and Occupancy in Labrador*, Carol Brice-Bennett, directrice et rédactrice en chef.

Air Borealis (2022). Where We Fly, <https://www.airborealis.ca/fr/fly-borealis/where-we-fly/>.

Aivek Stantec Limited Partnership (2021). *Labrador Offshore Area Strategic Environmental Assessment Update*, rapport définitif, 13 décembre 2021.

Anderson, TC. (1985). *The Rivers of Labrador*, ministère des Pêches et des Océans, Direction générale de la recherche sur les pêches, région de Terre-Neuve, <https://waves-vagues.dfo-mpo.gc.ca/library-bibliotheque/89967.pdf>.

Association de recherche et de sauvetage de la Terre-Neuve-et-Labrador (2016). Team Locations, <https://www.nlsara.org/team-locations/>,

Bowers, R. (2022). *Food security in Nunatsiavut: From historical perspectives to future prospects*, thèse soumise à l'Université d'Ottawa pour satisfaire partiellement aux exigences du doctorat en santé de la population.

Brice-Bennett, C. (1977). « Land Use in the Nain and Hopedale Regions », dans : C. Brice-Bennett (dir.), *Our Footprints are Everywhere: Inuit Land Use and Occupancy in Labrador*, Association des Inuits du Labrador, Nain (T.-N.-L.).

CAA (Civil Aviation Authority) (2001). Large flocking birds: An international conflict between conservation and air safety, http://www.caa.co.uk/docs/224/srg_dps_flockingbirds.pdf.

CBC News (2020). *This Hopedale senior had to choose between health and home: He's not the only one*, <https://www.cbc.ca/news/canada/newfoundland-labrador/nunatsiavut-seniors-housing-challenges-1.5619640>.

CBC News (2022). *Poor internet access jeopardizing Nain students' academic future, say parents*, <https://www.cbc.ca/news/canada/newfoundland-labrador/nain-parents-school-concerns-1.6627184>.

CMJ (Canadian Mining Journal) (2021). *Vale unlocks the next phase of Voisey's Bay*, <https://www.canadianminingjournal.com/featured-article/vale-unlocks-the-next-phase-of-voiseys-bay/>.

CNA (Collège de l'Atlantique Nord) (2020). CNA Nunatsiavut Government celebrate first graduates of indigenized program, <https://cna.nl.ca/news/news-article.aspx?messageid=1337>.

Conseil canadien pour la conservation des espèces en péril (2016). « Espèces sauvages 2015 : La situation générale des espèces au Canada », Groupe de travail national sur la situation générale, Extrait de *Espèces sauvages : La situation générale des espèces au Canada*, <https://www.wildspecies.ca/fr>.

COSEPAC (2012a). Évaluation et rapport de situation du COSEPAC sur le loup à tête large (*Anarhichas denticulatus*) au Canada, Ottawa : Comité sur la situation des espèces en péril au Canada, disponible à l'adresse https://wildlifespèces.canada.ca/species-riskregistry/virtual_sara/files/cosewic/sr_Northern%20Wolffish_2013_f.pdf.

COSEPAC (2012 b). Évaluation et rapport de situation du COSEPAC sur le loup tacheté (*Anarhichas minor*) au Canada. Ottawa : Comité sur la situation des espèces en péril au Canada, disponible à l'adresse https://wildlife-species.canada.ca/speciesrisk-registry/virtual_sara/files/cosewic/sr_loupe_tachete_spotted_wolffish_1113_f.pdf.

COSEPAC (2019). Évaluation et Rapport de situation du COSEPAC sur le Rorqual commun (*Balaenoptera physalus*), population de l'Atlantique et population du Pacifique, au Canada. Ottawa : Comité sur la situation des espèces en péril au Canada, disponible à l'adresse https://wildlife-species.canada.ca/species-risk-registry/virtual_sara/files/cosewic/srRoqualCommunFinWhale-v00-2019-Fra.pdf.

COSEPAC (2022). Espèces sauvages candidates du COSEPAC, Extrait du Comité sur la situation des espèces en péril au Canada : Rapports : <https://cosewic.ca/index.php/en-ca/reports/candidate-wildlife-species.html>.

Craft Labrador. s.d., Torngat Arts and Crafts, <https://www.craftlabrador.com/craft-community/craft-organizations/torngat-arts-and-crafts/>.

C-TNLOHE (Office Canada–Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers) (2021). Mise à jour de l'évaluation environnementale stratégique de la zone extracôtère du plateau du Labrador, préparé par Aivek Stantec Limited Partnership, 13 décembre 2021, disponible à l'adresse <https://www.ctnlohe.ca/evaluation-environnementale-strategique-ees/ees-de-la-zone-extracotiere-du-plateau-du-labrador/>.

Dicker, G. (2019). communication personnelle, entrevue à Nain le 2 juillet 2019.

Direction générale des sciences des écosystèmes, Environnement Canada (1999). Cadre écologique national pour le Canada, Ottawa : Centre de recherches sur les terres et les ressources biologiques, Agriculture et Agroalimentaire Canada, <https://open.canada.ca/data/fr/dataset/3ef8e8a9-8d05-4fea-a8bf-7f5023d2b6e1>.

Dives, J. (2017). « Inuit will write marine management plan for eastern edge of Northwest Passage », The Globe and Mail, Extrait de <https://www.theglobeandmail.com/news/politics/inuit-will-write-marine-management-plan-for-eastern-end-of-northwest-passage/article36428995/>.

DJG (DJ Group) (2023). Nain, <https://djgrouplabrador.com/nain/>.

Donneesclimatiques.ca (2023). Données climatiques pour Nain, T.-N.-L., https://climatedata.ca/explore/location/?https://donneesclimatiques.ca/explorer/emplacement/?loc=AAPBP&location-select-temperature=tx_max&location-select-precipitation=r1mm&location-select-other=frost_days.&location-select-autres=frost_days, (consulté en juin 2023).

Environnement Canada (2014). Stratégie de conservation des oiseaux pour la région de conservation des oiseaux 7 et l'unité biogéographique marine 10 de Terre-Neuve-et-Labrador : Taïga du bouclier et plaine hudsonienne, et les plateaux de Terre-Neuve et du Labrador (version abrégée), Service canadien de la faune.

Environnement et Changement climatique Canada (2020). Évaluation stratégique des changements climatiques révisée, octobre 2020, <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/conservation/evaluation/evaluations-strategiques/changements-climatiques.html>.

Exploitation des ressources minières et minérales à Terre-Neuve-et-Labrador, s.d., GeoScience OnLine, <https://www.gov.nl.ca/iet/mines/geoscience-online/>.

Felt, L., D.C. Natcher, A. Proctor, N. Sillitt, K. Winters, T. Gear, D. Winters, S. Nochasak, S. Anderson, R. Ford, H. Flowers, S. Rich et R. Kemuksigak (2012). « The More Things Change: Patterns of Country Food Harvesting by the Labrador Inuit on the North Coast », dans : D. Natcher, L. Felt et A. Proctor (dir.), *Settlement, Subsistence, and Change Among the Labrador Inuit*, University of Manitoba Press, Winnipeg (Manitoba).

Fitzhugh, W.W. (1977). « Indian and Eskimo/Inuit Settlement History in Labrador: An Archaeological Overview », dans : C. Brice-Bennett (dir.), *Our Footprints are Everywhere: Inuit Land Use and Occupancy in Labrador*, Association des Inuits du Labrador, Nain (T.-N.-L.).

Francis, C. D., Ortega, C. P. et Cruz, A. (2009). « Noise pollution changes avian communities and species interactions », *Current Biology*, n° 19 (16), p. 1415 à 1419.

Gouvernement du Nunatsiavut (2012 b). Environmental Review Regulations, <https://nunatsiavut.com/wp-content/uploads/2021/06/E-004-Environmental-Review-Regulations31-03-20171.pdf>.

Gouvernement du Nunatsiavut (2012). *Nunatsiavut Environmental Protection Act*, <https://www.nunatsiavut.com/wp-content/uploads/2015/07/CIL-31-12-2012-N-5-Nunatsiavut-Environmental-Protection-Act.pdf>.

Gouvernement du Nunatsiavut (2017). Publication des résultats de l'Enquête sur la sécurité alimentaire des ménages. Communiqué de presse : 23 mai 2017, <https://www.nunatsiavut.com/wp-content/uploads/2017/05/NEWS-RELEASE-Food-security-survey-results-released.pdf>.

Gouvernement du Nunatsiavut (2018 b). Nain Airport (CYDP) Potential Operational Improvements Assessment, préparé par OCTANT Aviation.

Gouvernement du Nunatsiavut (2018c). The Imappivut (Our Oceans) Marine Planning Initiative – An Inuit-led approach to marine management, <http://parkscanadahistory.com/publications/imappivut/laing-2018.pdf>.

Gouvernement du Nunatsiavut (2018a). Étude de collecte de connaissances Imappivut (transcriptions des entrevues et données spatiales fournies à Aivek-Stantec pour intégration dans le rapport de mise à jour de l'EES).

Gouvernement du Nunatsiavut (2020a). Nain International Airport Project Implementation Process Master Plan, préparé par OCTANT Aviation.

Gouvernement du Nunatsiavut (2020c). Beneficiaries reminded that hunting caribou outside of Torngat Mountains National Park is illegal, <https://nunatsiavut.com/wp-content/uploads/2020/03/Notice-to-Beneficiaries-Harvesting-Caribou-outside-TMNP-illegal.pdf>.

Gouvernement du Nunatsiavut (2021b). Centre de recherche du Nunatsiavut, <https://nunatsiavutresearchcentre.com/about/>.

Gouvernement du Nunatsiavut (2021a). *Refresh: Nunatsiavut Tourism Strategy 2021-2025*, <https://acrobat.adobe.com/link/track?uri=urn%3Aaad%3Aascds%3AUS%3A7bfafcb8-d86c-3c4b-bf0d-00e708463e17&viewer%21megaVerb=group-discover>.

Gouvernement du Nunatsiavut (2023). Gouvernement du Nunatsiavut Kavamanga, <https://nunatsiavut.com>

Goldhar, C., Bell, T. et Sheldon, T. (dir.) (2013). *Learning from others: Recommendations for best practices in adaptation of the built environment to changing climate and environment in Nunatsiavut*, gouvernement du Nunatsiavut, Nain, T.-N.-L., p. 303.

Gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador (1997). *The Hydrology of Labrador*.

Gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador (2019). *Historic Resources Act*, https://www.assembly.nl.ca/legislation/sr/statutes/h04.htm#8_.

Gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador (2022 b). *Mining in Newfoundland and Labrador: Fall 2022*, <https://www.gov.nl.ca/iet/files/22445-Mining-in-NL-Final-for-Web-Oct-24.pdf>.

Gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador (2022a). Fish Producers, <https://www.gov.nl.ca/ffa/files/fish-processors-2022-23.pdf>.

Gouvernement du Canada (2023). Données des stations pour le calcul des normales climatiques au Canada de 1981 à 2010, disponible à l'adresse https://climat.meteo.gc.ca/climate_normals/results_1981_2010_f.html?searchType=stnName&txtStationName=nain&searchMethod=contains&txtCentralLatMin=0&txtCentralLatSec=0&txtCentralLongMin=0&txtCentralLongSec=0&stnID=6787&dispBack=1.

GRC (Gendarmerie royale du Canada) (2015). Détachement de Nain, <https://www.rcmp-grc.gc.ca/detach/fr/d/743>.

Hood, Bryan C. (2008). *Towards an Archaeology of the Nain Region, Labrador: Contributions to Circumpolar Anthropology 7*, National Museum of Natural History, Smithsonian Institution.

Hydro Terre-Neuve-et-Labrador (2023). Our Indigenous Community Partnerships, <https://nlhydro.com/good-to-know/our-indigenous-community-partnerships/>.

Infrastructure Canada (2021). Projets et programmes d'Infrastructure Canada (depuis 2002) - Nain, T.-N.-L., <https://www.infrastructure.gc.ca/investments-2002-investissements/nl-fra.html?municipality=Nain+>.

Inuit Tapiriit Kanatami (2023). Projet NiKigijavut Nunatsiavutinni (Our Food in Nunatsiavut), <https://www.itk.ca/nuluaq-mapping-project/initiative/nikigijavut-nunatsiavutinni-our-food-in-nunatsiavut-project/>.

La Qanuippitaa? National Inuit Health Survey (2023). About, <https://nationalinuithealthsurvey.ca/about/#history>.

LGH (Labrador Grenfell Health) (2022). Nain Community Clinic, <https://www.lghealth.ca/facilities/community-clinics/nain>.

LGH (Labrador Grenfell Health) s.d., About Us, <https://www.lghealth.ca/about-us/>.

Ministère de l'Éducation de Terre-Neuve-et-Labrador (2022). Download a Database of K-12 Schools, <https://www.gov.nl.ca/education/faq/schooldatabase/>.

Ministère de l'Éducation de Terre-Neuve-et-Labrador (2023). Early Learning and Child Care Directory, <https://www.childcare.gov.nl.ca/public/ccr/search>.

Ministère de l'Industrie, de l'Énergie et de la Technologie de Terre-Neuve-et-Labrador, s.d., Electricity, <https://www.gov.nl.ca/iet/energy/electricity/>.

Ministère de la Santé et des Services communautaires de Terre-Neuve-et-Labrador, s.d., Emergency Health and Paramedicine Services, <https://www.gov.nl.ca/hcs/ehps/#air-ambulance-program-information>.

Ministère des Affaires municipales et de l'Environnement de Terre-Neuve-et-Labrador (2019). *Finishing what we started : Solid Waste Management in Newfoundland and Labrador*, <https://www.gov.nl.ca/ecc/files/waste-management-final-report-review-pswms.pdf>.

Ministère des Pêches, des Forêts et de l'Agriculture de Terre-Neuve-et-Labrador (2022). *2022-2023 Hunting and Trapping Guide: Caribou Conservation and Management*. Corner Brook : gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador, disponible à fv <https://www.gov.nl.ca/hunting-trappingguide/2022-23/labrador-caribou/>.

Ministère des Transports et du Renouvellement de l'infrastructure. s.d., Provincial Airports, <https://www.gov.nl.ca/ti/airportservices/>.

MPO (2022). Pêche à des fins alimentaires, sociales et rituelles (ASR), <https://www.dfo-mpo.gc.ca/fisheries-peches/aboriginal-autochtones/fsc-asr-fra.html>.

MPO (2021). Vue d'ensemble biophysique et écologique d'une zone d'étude dans la zone de la région désignée des Inuits du Labrador. MPO, Canada Sc. conseiller Second sc. conseiller Rep. 2021/003, <https://waves-vagues.dfo-mpo.gc.ca/library-bibliotheque/40944773.pdf>.

NGC (Nunatsiavut Group of Companies) (2021). Home, <https://www.ngc-ng.ca/>.

Nunatsiavut Tugaprik (2023). Printemps 2023, <https://nunatsiavut.com/wp-content/uploads/2023/06/GN-newsletter-SPRING-2023.pdf>.

OKâlaKatiget Society (2017). Mise à jour du Centre Nain Husky, <http://www.oksociety.com/nain-husky-centre-update/>.

Okalakatiget Society (2022). Nain Seeking Members for Fire Department, <http://www.oksociety.com/nain-seeking-members-for-fire-department/>.

PAL Aerospace (2023). Ambulance aérienne, <https://palaerospace.com/fr/nos-services/missions-speciales/ambulance-aerienne>.

Parcs Canada (2022). Parc national des Monts-Torngat, <https://parcs.canada.ca/pn-np/nl/torngats/activ>.

Parcs Canada. s.d., Annuaire des désignations patrimoniales fédérales, https://www.pc.gc.ca/apps/dfhd/page_nhs_eng.aspx?id=229.

Pedersen, A. (2016). Inuit du Labrador (Labradormiuts), publié en ligne le 7 février 2006, dernière révision le 8 mars 2016, <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/labrador-inuit>.

Pitt, J et Robert Pitt. (2015). Nain, L'Encyclopédie canadienne, <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/nain>, publié en ligne 16 septembre 2012, Dernier.

(POA) Provincial Archaeology Office s.d., <https://www.gov.nl.ca/tcar/archaeology-sites/#inuit>.

RCAANC (Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada) (2019). Stratégie de logement pour l'Inuit Nunangat, <https://www.rcaanc-cirnac.gc.ca/fra/1554820296529/1554820324561#chp2>.

Riley, J. L., Notzl, L. et Greene, R. (2013). *Labrador Nature Atlas: Ecozones, Ecoregions and Ecodistricts* (vol. II). Toronto, Ontario, Conservation de la nature Canada.

Rivet, F. (2020 b). Nunatsiavut, L'Encyclopédie canadienne, publié en ligne le 5 mars 2020, dernière révision le 5 mars 2020, <https://www.thecanadianencyclopedia.ca>.

Rivet, F. (2020a). Missions moraves au Labrador, L'Encyclopédie canadienne, publié en ligne le 7 février 2006, dernière révision le 26 février 2020, <https://www.thecanadianencyclopedia.ca>.

RNCan (Ressources naturelles Canada) (2021). Investissements dans des projets autochtones d'énergie propre dans le nord de Terre-Neuve-et-Labrador, disponible à l'adresse <https://www.canada.ca/fr/ressources-naturelles-canada/nouvelles/2021/05/investissements-dans-des-projets-autochtones-denergie-propre-dans-le-nord-de-terre-neuve-et-labrador.html>.

Saltwire Network (2022). 'Where's your orange T-shirt now?': Lela Evans says school board doesn't understand impact of Nain teacher shortage, <https://www.saltwire.com/atlantic-canada/news/wheres-your-orange-t-shirt-now-lela-evans-says-school-board-doesnt-understand-impact-of-nain-teacher-shortage-100787897/>.

Sivunivut Community Corporation (2009). Welcome to Sivunivut, <http://www.sivunivut.ca/home/>.

Statistique Canada (2015). Santé des Inuit : certains résultats de l'Enquête auprès des peuples autochtones de 2012. <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/89-653-x/89-653-x2014003-fra.htm>

Statistique Canada (2022). Les conditions de logement des Premières Nations, des Métis et des Inuit au Canada selon les données du Recensement de 2021, <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/as-sa/98-200-X/2021007/98-200-x2021007-fra.cfm>.

Statistique Canada (2023). Profil du recensement, Recensement de la population de 2021, n° 98-316-X2021001 au catalogue de Statistique Canada, Ottawa, publié le 8 février 2023, <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F>.

Tarasuk V., Li T., Fafard et A.A. St-Germain (2021). *Household food insecurity in Canada, 2021. Toronto: Research to identify policy options to reduce food insecurity*, <https://proof.utoronto.ca/>.

THANL (Transition House Association of Newfoundland and Labrador) (2020). Find a Shelter, <http://thanl.org/shelters/find-shelter/>.

Tourism Nunatsiavut. s.d., Explore Nunatsiavut, <https://www.tourismnunatsiavut.com/home/nain.htm>.

Vale Newfoundland and Labrador Limited (2021a). Vale announces first ore at Voisey's Bay Mine Extension, <https://www.vale.com/w/vale-announces-first-ore-at-voisey-s-bay-mine-extension>.

Vale Newfoundland and Labrador Limited (2021b). Voisey's Bay Wind Energy Project Environmental Assessment Registration, https://www.gov.nl.ca/ecc/files/env-assessment_y2021_2180_registration-document.pdf.

VOCM News (2022). NL Hydro Looks to Establish Renewable Energy Sources in Remote Areas, <https://vocm.com/2022/12/03/nl-hydro-looks-to-establish-renewable-energy-sources-in-remote-areas/>.

ÉBAUCHE



ghd.com

→ La force de l'engagement