

ANNEXE 1

**Document d'établissement de la portée des incidences d'un complexe
pétrochimique et d'installations de gaz naturel liquéfié à Goldboro
en Nouvelle-Écosse**

et

Annexe du document d'établissement de la portée

Loi canadienne sur l'évaluation environnementale

Document d'établissement

de la

portée des incidences d'un complexe pétrochimique

et d'installations de gaz naturel liquéfié

à

Goldboro, N.-É.

**Préparé par :
Transports Canada,
Pêches et Océans Canada**

Le 24 Mai 2005

Table des matières

Page

1.0 Introduction

2.0 Évaluation environnementale fédérale

2.1 Contexte de réglementation

2.1.1 Transports Canada

2.1.2 Pêches et Océans Canada

2.2 Niveau de l'évaluation environnementale

2.3 Aperçu du processus d'évaluation environnementale

2.4 Fourniture d'expertise par d'autres ministères

3.0 Harmonisation Canada/Nouvelle-Écosse

4.0 Méthode d'évaluation TERMPOL

5.0 Aperçu du projet d'aménagement

5.1 Emplacement du projet

5.2 Éléments du projet d'aménagement

5.2.1 Installation d'importation et de vaporisation de GNL (comprend le terminal de GNL)

5.2.2 Complexe pétrochimique (comprend le quai longitudinal)

5.2.3 Centrale de cogénération

5.2.4 Route

5.2.5 Gazoduc

6.0 Portée et niveau de l'évaluation environnementale fédérale

6.1 Portée du projet

6.2 Facteurs à considérer dans le cadre de l'évaluation environnementale

6.3 Portée des facteurs à considérer

6.3.1 Éléments environnementaux

6.4 Capacité de l'étude approfondie de traiter les questions liées au projet

7.0 Participation du public

7.1 Soumission de commentaires

7.2 Fourniture d'aide financière aux participants

7.3 Registre canadien d'évaluation environnementale (RCEE)

Liste des figures

Figure 1 Emplacement du projet d'aménagement

Figure 2 Plan détaillé de l'emplacement du projet d'aménagement

Annexe 1 Glossaire

Il est à noter que les termes soulignés sont définis à l'annexe 1, Glossaire.

1.0 Introduction

La Keltic Petrochemicals Inc. (promoteur) envisage de construire et d'exploiter un complexe pétrochimique et une installation d'importation et de vaporisation de gaz naturel liquéfié (GNL) à Goldboro, Nouvelle-Écosse. Le projet prévoit des usines pétrochimiques, un quai longitudinal, un terminal de GNL, des installations de stockage et de regazéification de GNL et une centrale de cogénération. Un gazoduc sera construit de l'usine de vaporisation aux limites de la propriété. Le projet prévoit également la construction d'une route entre le lieu d'implantation et Antigonish. Ces installations et les installations auxiliaires connexes sont collectivement appelées « projet d'aménagement » à l'intérieur du présent document. Voir les figures 1 et 2.

Transports Canada (TC) et Pêches et Océans Canada (MPO) doivent chacun exercer leurs pouvoirs réglementaires de prise de décisions par rapport à certains éléments du projet d'aménagement pour que celui-ci aille de l'avant. C'est pourquoi les deux ministères doivent veiller à réaliser une évaluation environnementale fédérale, conformément à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (la Loi), avant de prendre leurs décisions respectives.

Le projet d'aménagement est assujéti à une évaluation environnementale provinciale en vertu de l'*Environment Act* de la Nouvelle-Écosse. On coordonnera dans la mesure du possible l'évaluation environnementale fédérale avec l'évaluation environnementale provinciale. Les gouvernements fédéral et provincial prendront toutefois chacun des décisions sur les aspects relevant de leur propre compétence législative.

Le présent document vise à fournir au public des renseignements sur le processus d'évaluation environnementale fédérale et à obtenir des commentaires du public sur l'évaluation fédérale qui sera réalisée relativement au projet d'aménagement. Le présent document permet plus précisément au public de livrer ses commentaires, conformément au paragraphe 21(1) de la Loi, au sujet :

- de la portée du projet définie aux fins d'une évaluation environnementale fédérale;
- des facteurs dont on envisage tenir compte;
- de la portée définie de ces facteurs; et
- de la capacité d'une étude approfondie de traiter des questions liées aux éléments du projet d'aménagement en vertu de la Loi.

La section 7.0 fournit des renseignements sur la date limite de soumission des commentaires et sur la façon de soumettre des commentaires.

À la suite de la période de réception de commentaires du public, le MPO et TC soumettront, conformément au paragraphe 21(2) de la Loi, un rapport au ministre fédéral de l'Environnement. Le MPO et TC soumettront en outre au ministre une recommandation précisant s'il y a lieu de poursuivre l'évaluation environnementale au moyen d'une étude approfondie ou de confier le projet à un médiateur, en vue d'une médiation, ou à une commission d'examen.



Figure 1 – Emplacement du projet d'aménagement

**Corridor routier envisagé
Emplacement de la Keltic**

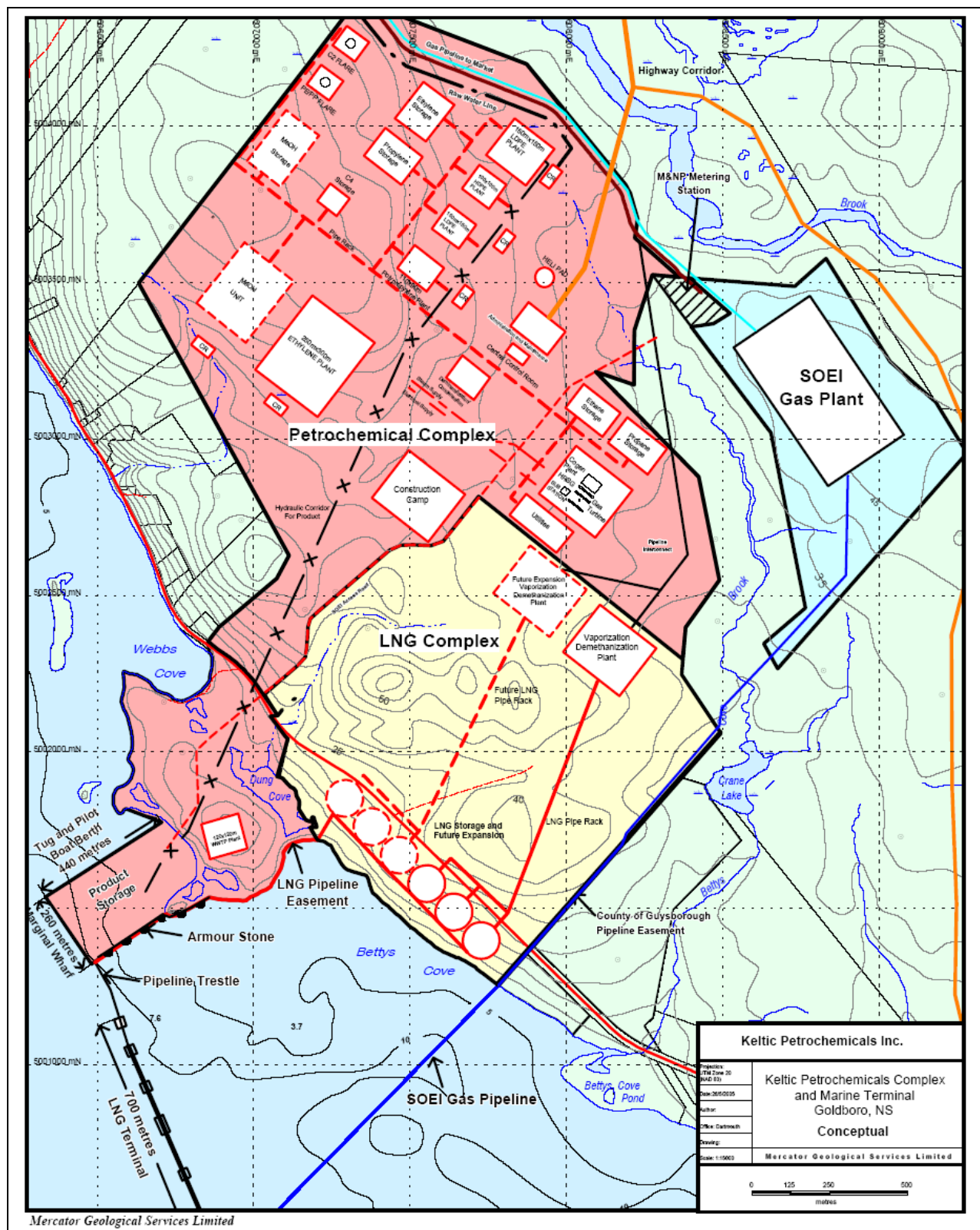


Figure 2 – Plan détaillé de l'emplacement du projet d'aménagement

2.0 Évaluation environnementale fédérale

2.1 Contexte de réglementation

Le MPO et TC doivent tous deux veiller à réaliser une évaluation environnementale fédérale conformément à la Loi. Les deux ministères constituent par conséquent des autorités responsables (AR) en vertu de la Loi. La responsabilité de chaque AR de réaliser une évaluation vise la délivrance des licences, des permis ou des autres types d'autorisations prévues dans le *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées* de la Loi.

2.1.1 Transports Canada

Les responsabilités de TC en vertu de la Loi émanent de la nécessité anticipée de l'obtention, aux termes de l'alinéa 5(1)a) de la *Loi sur la protection des eaux navigables (LPEN)*, d'une approbation permettant que l'aménagement du terminal de GNL et du quai longitudinal gêne la navigation (voir la figure 1).

2.1.2 Pêches et Océans Canada

Les responsabilités du MPO en vertu de la Loi émanent de la nécessité anticipée, aux termes du paragraphe 35(2) de la *Loi sur les pêches*, de l'obtention d'une autorisation permettant la détérioration, la destruction ou la perturbation nuisible de l'habitat du poisson associées à l'aménagement du quai longitudinal (voir la figure 2).

2.2 Niveau de l'évaluation environnementale

Une étude approfondie s'avère nécessaire en vertu de la Loi, aux termes de l'alinéa 28c) du *Règlement sur la liste d'étude approfondie*, parce que le terminal de GNL et le quai longitudinal seront tous deux conçus pour des navires d'une jauge de plus de 25 000 tonnes de port en lourd.

2.3 Aperçu du processus d'évaluation environnementale

À la suite de cette consultation publique initiale, aux termes du paragraphe 21(2) de la Loi, les AR doivent faire rapport des aspects ci-après au ministre de l'Environnement :

- la portée du projet, les facteurs à considérer dans le cadre de l'évaluation environnementale et la portée de ces facteurs;
- les préoccupations du public relativement au projet;
- la possibilité que le projet ait des effets environnementaux négatifs; et
- la capacité de l'étude approfondie de traiter les questions liées au projet.

Les AR doivent également recommander au ministre de l'Environnement si l'évaluation environnementale devrait se poursuivre au moyen d'une étude approfondie ou si le projet devrait être confié à un médiateur ou à une commission d'examen.

Après avoir examiné le rapport et les recommandations visées au paragraphe 21(2), le ministre de l'Environnement doit décider s'il y a lieu de renvoyer le projet aux AR pour qu'elles poursuivent l'examen du projet au moyen d'une étude approfondie ou s'il confiera le projet à un médiateur ou à une commission d'examen. Si le ministre de l'Environnement décide de poursuivre le projet sous forme d'une étude approfondie, le projet ne pourra pas être confié à un médiateur ni à une commission d'examen à une date ultérieure.

Si le ministre de l'Environnement détermine que l'évaluation environnementale doit se poursuivre au moyen d'une étude approfondie, on réalisera une évaluation environnementale. Les AR délégueront la préparation du rapport d'étude approfondie (REA) au promoteur. Celui-ci préparera le REA, puis le soumettra au ministre de l'Environnement et à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (Agence). La participation du public est essentielle au cours du processus d'étude approfondie.

À la suite de la soumission du REA, l'Agence invitera le public à livrer ses commentaires sur le rapport avant que le ministre de l'Environnement détermine les mesures à prendre. Le ministre de l'Environnement a également le pouvoir de demander des renseignements supplémentaires ou d'exiger qu'on donne suite aux préoccupations du public avant de faire part de sa décision quant à l'évaluation environnementale. Une fois que la décision relative à l'évaluation environnementale a été rendue publique, le ministre de l'Environnement renverra le projet aux AR pour qu'elles assurent un suivi.

Si après avoir examiné le rapport et les recommandations visées par le paragraphe 21(2), le ministre de l'Environnement confie le projet à un médiateur ou à une commission d'examen, le projet ne sera désormais plus assujéti à une étude approfondie en vertu de la Loi. Le ministre de l'Environnement, après avoir consulté les AR et les autres parties concernées, définira les paramètres de l'examen et il nommera le médiateur ou les membres de la commission d'examen.

Peu importe que l'évaluation environnementale se poursuive au moyen d'une étude approfondie ou qu'elle soit confiée à une commission d'examen, l'Agence mettra des fonds à la disposition des participants pour faciliter la participation du public.

2.4 Fourniture d'expertise par d'autres ministères

Environnement Canada (EC), Ressources naturelles (RNCan) et Santé Canada (SC) fourniront les renseignements et connaissances de spécialistes ou d'experts pour faciliter le processus d'évaluation environnementale.

3.0 Harmonisation Canada/Nouvelle-Écosse

Le projet d'aménagement est assujéti à une évaluation environnementale provinciale conformément à l'*Environment Act* de la Nouvelle-Écosse. On coordonnera dans la mesure du possible l'évaluation environnementale fédérale avec l'évaluation environnementale provinciale. Les gouvernements fédéral et provincial prendront toutefois chacun des décisions sur les questions relevant de leur propre compétence législative.

Un document faisant état des renseignements que le promoteur doit fournir dans le cadre de l'évaluation environnementale provinciale sera mis au propre le 8 avril 2005. Le document est intitulé « *Terms of Reference, As Required by the Environment Act for Preparation of an Environmental Assessment Report, Proponent: Keltic Petrochemical Inc., Project: Petrochemical Plant and LNG Facilities, Goldboro, NS* » (Paramètres, aux termes de l'*Environment Act*, de la préparation d'un rapport d'évaluation environnementale – Promoteur : Keltic Petrochemical Inc – Projet : Usine pétrochimique et installations de GNL, Goldboro, N.-É. ». Il est possible de consulter ce document au <http://www.gov.ns.ca/enla/ess/ea/kelticpetro.asp>. Les renseignements fournis par le promoteur seront utilisés tant dans le cadre du processus d'évaluation environnementale provinciale que du processus d'évaluation environnementale fédérale.

4.0 Méthode d'évaluation TERMPOL

La méthode d'évaluation TERMPOL constitue un processus d'évaluation technique des emplacements de transbordement et des systèmes de terminal portuaire. L'évaluation TERMPOL vise à réaliser une évaluation objective des préoccupations relatives à l'environnement et à la gestion, à la sécurité des tracés, et à la sécurité opérationnelle des navires associées à l'emplacement, à la construction et à l'exploitation d'un terminal portuaire.

Transports Canada a pour politique de réaliser une évaluation TERMPOL à la demande du promoteur et au moment du lancement du processus d'évaluation environnementale fédérale du projet. Si le promoteur décide de ne pas suivre la méthode TERMPOL, la Division de la protection des eaux navigables de Transports Canada peut exiger que le promoteur réalise les études pertinentes définies dans TERMPOL dans le cadre du processus d'examen de la navigation exigé pour l'obtention du permis de la *LPEN*. L'évaluation TERMPOL ne se limite pas à la portée de l'examen de l'évaluation environnementale et le processus d'examen de la *LPEN* ne se restreint pas non plus aux éléments de la méthode d'évaluation TERMPOL. Les transporteurs de GNL devront par ailleurs se conformer à toutes les normes nationales et internationales d'exploitation de tels bâtiments.

5.0 Aperçu du projet d'aménagement

5.1 Emplacement du projet

Le complexe pétrochimique, soutenu par une installation d'importation et de vaporisation de GNL et une centrale de cogénération, serait situé à Goldboro, dans le comté de Guysborough, Nouvelle-Écosse. Une partie du projet (installations à terre) se trouverait à l'intérieur du parc industriel de Goldboro. Les installations maritimes connexes seraient situées du côté nord-est d'Isaacs Harbour. La route relierait l'emplacement de Goldboro et Antigonish. Voir la figure 1.

5.2 Éléments du projet d'aménagement

5.2.1 Installation d'importation et de vaporisation de GNL (comprend le terminal de GNL)

L'installation de GNL déchargera, stockera et revaporisera le GNL en vue de combler les besoins en charge fraîche et en énergie du complexe pétrochimique et de la centrale de cogénération. Les installations auront une capacité d'un milliard de pieds cubes par jour de GNL, qu'on pourra accroître à deux milliards de pieds cubes par jour. Il existe des gazoducs d'une capacité de réception suffisante à proximité étroite de l'installation de GNL, au cas où l'on disposerait de gaz résiduel pour le marché.

Le GNL sera déchargé au terminal de GNL situé à Isaacs Harbour. Le terminal de GNL accueillera des navires spéciaux conçus pour le transport du GNL d'une jauge de l'ordre de 70 000 tonnes de port en lourd (TPL), d'un tirant d'eau jusqu'à 14 mètres et d'une capacité atteignant jusqu'à 250 000 mètres cubes de GNL. Le terminal de GNL sera construit à l'aide de môles d'accostage faits de pieux tubulaires et de ducs d'albe d'accostage. Les môles seront recouverts et reliés par un pont et un tablier en béton. La conduite d'acheminement du GNL atteindra les réservoirs de stockage de GNL par un gazoduc sur chevalets de maintien.

Les navires de GNL arriveront environ tous les huit jours au cours du stade de capacité initial de l'installation. L'accostage et le déchargement des transporteurs de GNL nécessiteront généralement 24 heures. Les opérations engloberont les activités comme les formalités de douane et d'immigration, l'entretien courant, l'approvisionnement et le déchargement. Les navires de GNL arriveront entièrement chargés et seront relestés au large.

Des pompes à bord des navires achemineront le GNL vers les réservoirs de stockage de GNL à terre à basse pression au moyen de bras de chargement et de tuyaux cryogéniques en acier inoxydable. On installera au total quatre bras articulés de déchargement maritime, soit trois pour la fourniture de gaz liquide et un pour le retour de vapeur à bord du navire.

On prévoit trois réservoirs de stockage de rétention totale à ouverture sur le dessus. Trois réservoirs supplémentaires sont prévus en vue d'une expansion future. Le GNL se trouvera dans un réservoir interne. Un réservoir externe enveloppera le réservoir interne. Le fond du réservoir sera isolé au moyen de verre mousse. La fondation des réservoirs de GNL sera surélevée de plusieurs pieds au-dessus du sol pour prévenir le soulèvement par le gel. Tous les raccordements avec les réservoirs de GNL seront réalisés à partir du dessus.

5.2.2 Complexe pétrochimique (comprend le quai longitudinal)

Le complexe pétrochimique sera constitué d'unités de traitement d'éthylène, de propylène, de polypropylène, de polyéthylène haute densité, de polyéthylène basse densité et de polyéthylène basse densité linéaire. Les usines s'alimenteront en charge fraîche (éthane, propane et butane) et transformeront le gaz à l'intention du réseau de GNL et de la SOEI. Le gaz obtenu de la SOEI sera retourné à l'usine de la SOEI après l'extraction des liquides de la charge fraîche décrits ci-dessus. L'électricité sera fournie par la centrale de cogénération. Le complexe pétrochimique devra s'alimenter en eau d'industrie. Un quai longitudinal sera construit à Isaacs Harbour.

Les autres charges fraîches (p. ex. propylène de raffinerie, méthanol) seront importées à l'emplacement de Goldboro par navire et seront déchargées au quai longitudinal. Les produits et sous-produits du complexe pétrochimique seront transportés au quai longitudinal en vue de leur stockage dans des silos (au besoin) et seront expédiés à partir de ces silos. Un côté du quai longitudinal servira à l'accostage des remorqueurs et des bateaux-pilotes.

Le quai longitudinal aura environ 670 mètres de longueur moyenne et 330 mètres de largeur. Il sera construit à l'aide de caissons en béton manufacturé. Les caissons seront mis en position par flottage et seront placés sur un matelas granuleux sur le fond marin. Cette façon de procéder éliminera la nécessité de dragage et d'élimination de matières du fond marin. Du matériel de remblayage sera placé dans le secteur à l'arrière des caissons.

5.2.3 Centrale de cogénération

La centrale de cogénération sera dotée d'un générateur de vapeur à récupération de chaleur et à turbine à gaz d'une capacité de 200 mégawatts pour répondre aux besoins des installations. Elle produira de l'électricité triphasée à 60 hertz, à raison de 35 kilowatts par année. Cette centrale permettra un raccordement au réseau de la Nova Scotia Power Inc. pour l'achat de l'électricité supplémentaire dont pourrait avoir besoin l'emplacement et pour fournir une certaine alimentation de secours.

5.2.4 Route

Les routes existantes, même si elles ne sont pas utilisées à pleine capacité, ne conviennent pas très bien à la circulation industrielle. La route envisagée de série 100 commencerait à l'emplacement de Goldboro et se dirigerait vers le nord-nord-est pour

traverser le comté de Guysborough jusqu'à l'intersection de la Transcanadienne 104 et du chemin Beach Hill, à Antigonish, ce qui représente une distance d'une soixantaine de kilomètres.

5.2.5 Gazoduc

On construira un gazoduc de l'usine de vaporisation de GNL jusqu'aux limites de la propriété pour permettre un raccordement futur par d'autres parties avec le réseau existant de la Maritimes and Northeast Pipeline.

6.0 Portée et niveau de l'évaluation environnementale fédérale

6.1 Portée du projet

Le MPO et TC ont chacun la responsabilité de veiller à réaliser une évaluation environnementale en vertu de la Loi. Comme le stipule le paragraphe 15(1) de la Loi, l'AR détermine la portée du projet à évaluer.

TC a déterminé, s'appuyant sur l'alinéa déclencheur anticipé 5(1)a) de la *LPEN* en vertu du *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées*, que la portée du projet aux fins de l'évaluation environnementale de TC englobera la construction, l'exploitation, l'entretien, la modification et la désaffectation des éléments ci-après : le terminal de GNL, les conduites d'acheminement maritimes, les réservoirs de stockage de GNL, le quai longitudinal et les installations, les ouvrages et le matériel maritimes temporaires reliés au déplacement de produits entre les navires et le littoral, de même que l'usine de regazéification.

Le MPO a déterminé, s'appuyant sur le paragraphe déclencheur anticipé 35(2) de la *Loi sur les pêches* en vertu du *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées*, que la portée du projet aux fins de l'évaluation environnementale du MPO englobera la construction et l'exploitation du quai longitudinal. L'exploitation du quai longitudinal n'inclut pas la navigation, mais elle comprend l'accostage et le désarrimage des navires.

Le MPO et TC travailleront ensemble à réaliser une seule évaluation fédérale qui permettra aux deux AR d'assumer leurs responsabilités respectives en vertu de la Loi d'une manière unifiée et non répétitive.

6.2 Facteurs à considérer dans le cadre de l'évaluation environnementale

L'étude approfondie tiendra compte des facteurs exigés en vertu de l'article 16 de la Loi :

- les effets environnementaux du projet, y compris ceux causés par les accidents ou défaillances pouvant en résulter, et les effets cumulatifs que sa réalisation, combinée à l'existence d'autres ouvrages ou à la réalisation d'autres projets ou activités, est susceptible de causer à l'environnement;

- l'importance des effets visés ci-dessus;
- les observations du public à cet égard, reçues conformément à la Loi et aux règlements;
- les mesures d'atténuation réalisables, sur les plans technique et économique, des effets environnementaux importants du projet;
- les raisons d'être du projet;
- les solutions de rechange réalisables sur les plans technique et économique, et leurs effets environnementaux;
- la nécessité d'un programme de suivi du projet, ainsi que ses modalités;
- la capacité des ressources renouvelables, risquant d'être touchées de façon importante par le projet, de répondre aux besoins du présent et à ceux des générations futures.

Conformément à l'alinéa 16(1)e) de la Loi, l'étude approfondie considérera par ailleurs la « nécessité » du projet et les « solutions de rechange » au projet.

Aux termes de la Loi, l'expression « effets environnementaux » désigne, dans le cas d'un projet :

- a) *les changements que la réalisation d'un projet risque de causer à l'environnement, notamment à une espèce sauvage inscrite, à son habitat essentiel ou à la résidence des individus de cette espèce, au sens du paragraphe 2(1) de la Loi sur les espèces en péril;*
- b) *les répercussions de ces changements*
 - i) *en matière sanitaire et socioéconomique,*
 - ii) *sur le patrimoine physique et culturel;*
 - iii) *sur l'usage courant de terres et de ressources à des fins traditionnelles par les Autochtones; ou*
 - iv) *sur une construction, un emplacement ou une chose d'importance historique, archéologique, paléontologique ou architecturale;*
- c) *ainsi que les changements susceptibles d'être apportés au projet du fait de l'environnement.*

En ce qui concerne c) ci-dessus, les effets environnementaux, et plus précisément les effets de l'environnement sur le projet, pourraient se manifester sous la forme de facteurs tels que :

- des phénomènes géologiques (p. ex. activité sismique);
- l'accumulation de glace et les conditions hivernales;
- l'érosion, le feu, les inondations; et
- le changement climatique.

L'évaluation des effets cumulatifs prendra en considération les effets reliés aux éléments du projet d'aménagement non inclus dans la portée du projet (p. ex. centrale de cogénération, usines pétrochimiques).

Il est important de noter que les effets ci-après peuvent seulement être considérés du point de vue de leur rapport avec un changement dans l'environnement : les conditions sanitaires et socio-économiques; le patrimoine physique et culturel; l'usage courant des

terres et des ressources à des fins traditionnelles par les Autochtones; et les constructions, emplacements ou choses d'importance historique, archéologique, paléontologique ou architecturale. On ne tiendrait par exemple pas compte de la décision d'aménager un péage le long d'une route en vertu de la Loi parce que les péages ne sont pas reliés à un changement au sein de l'environnement.

6.3 Portée des facteurs à considérer

6.3.1 Éléments environnementaux

Pour obtenir des prévisions valables des effets d'un projet sur l'environnement, il est essentiel de concentrer l'évaluation sur des aspects donnés. On utilise l'expression « éléments environnementaux » pour décrire divers aspects de l'environnement biologique, physique et social. Les éléments environnementaux peuvent constituer des éléments physiques, comme la végétation, un processus, comme la biodégradation, ou un contexte, comme la biodiversité.

La période de réception de commentaires du public vise notamment à définir les « éléments environnementaux posant des préoccupations » (EEP). Il s'agit là des éléments de l'environnement qui existent dans le secteur et qui pourraient en conséquence être affectés par le projet. Au fur et mesure que procédera l'évaluation, on déterminera quels éléments environnementaux causant des préoccupations seraient affectés par le projet et lesquels présentent une valeur juridique, scientifique, écologique, culturelle, économique, etc. On appellera ceux-ci les « éléments de l'environnement importants » et l'évaluation environnementale se concentrera sur ces éléments.

Il est à noter que la portée du projet décrite dans la section 5.1 ci-dessus ne signifie pas qu'on limitera le secteur étudié à l'emplacement du projet. Le secteur de l'étude réalisée aux fins de l'évaluation environnementale doit plutôt comprendre le secteur à l'intérieur duquel les éléments de l'environnement qui pourraient éventuellement être affectés par le projet examiné (c.-à-d. entreprises associées au terminal de GNL et au quai longitudinal) se trouvent.

La méthode d'évaluation environnementale qu'utilisera le promoteur englobera les travaux ci-après :

- une vue d'ensemble ou étude, comme il y a lieu, de chacun des EEP, en vue de décrire les conditions effectives dans le secteur d'étude (c.-à-d. conditions de référence);
- des prévisions des effets environnementaux;
- une description des mesures d'atténuation auxquelles on pourrait recourir pour éviter ou réduire les effets néfastes sur l'environnement;
- une définition et une évaluation des effets résiduels (c.-à-d. qui subsisteront);
- des prévisions des effets environnementaux cumulatifs;
- une analyse de l'importance; et
- la préparation et la mise en oeuvre d'un programme de suivi.

La liste qui suit représente une liste préliminaire des EEP qu'on considérera dans le cadre de l'évaluation environnementale. Cette liste ne vise pas à être exhaustive.

- Qualité/quantité d'eau douce;
- qualité/quantité d'eau marine;
- qualité/quantité d'eau souterraine;
- qualité du sol/des sédiments;
- hydrologie;
- qualité de l'air;
- conditions climatiques;
- végétation;
- espèces en péril;
- poissons et habitat du poisson;
- faune et habitat faunique;
- oiseaux migrateurs et leur habitat;
- patrimoine physique et culturel;
- usage courant des terres et des ressources à des fins traditionnelles par les Autochtones;
- navigation;
- sécurité et sûreté maritime;
- milieux humides;
- pêches;
- santé et sécurité humaine;
- ouvrages/emplacements d'importance historique, archéologique, paléontologique ou architecturale;
- mammifères marins;
- conditions d'éclairage;
- environnement acoustique.

On déterminera les limites temporelles et spatiales de chaque EEP au début de l'évaluation. Les limites temporelles correspondent à la période de temps déterminée pendant laquelle un EEP pourrait être affecté par le projet (p. ex. pendant la phase de la construction). Les limites spatiales désignent le secteur géographique déterminé à l'intérieur duquel un EEP pourrait être affecté par le projet (p. ex. superficie d'un bâtiment). Le secteur d'étude de l'évaluation environnementale devrait englober le secteur à l'intérieur duquel tous les EEP pourraient être affectés.

6.4 Capacité de l'étude approfondie de traiter les questions liées au projet

On sollicite également des commentaires sur la capacité de l'étude approfondie de traiter les questions liées au projet. Le public est encouragé à faire part des raisons pour lesquelles des questions associées au projet devant être examinées dans le cadre d'une évaluation environnementale fédérale peuvent ou ne peuvent pas être traitées adéquatement dans le cadre du processus d'étude approfondie.

7.0 Participation du public

7.1 Soumission de commentaires

À la lumière des renseignements que renferme le présent document, le public est invité à faire part de ses commentaires et opinions à ces égards :

- la portée définie du projet;
- les facteurs qu'on envisage considérer dans l'évaluation;
- la portée définie de ces facteurs; et
- la capacité de l'étude approfondie de traiter les questions liées au projet.

Les personnes souhaitant soumettre des commentaires peuvent le faire par écrit auprès de l'Agence. Les commentaires doivent parvenir à l'Agence au plus tard le 4 juillet, 2005. Les intéressés peuvent envoyer leurs commentaires à :

Transports Canada
Affaires environnementales, MKE
CP 42
Moncton, NB E1C 8K6
telecopieur: (506) 851-7542 ou courriel: atlwebcomments@tc.gc.ca

Les intéressés peuvent aussi envoyer leurs commentaires par courrier électronique à l'adresse ceaa.atlantic@ceaa-acee.gc.ca .

L'Agence recevra tous les commentaires publics sur le document d'établissement de la portée des incidences, puis les distribuera à TC, au MPO, à EC, à SC et à RNCan.

7.2 Fourniture d'aide financière aux participants

L'Agence fournira une aide financière aux participants afin d'aider les groupes et les personnes souhaitant participer à l'évaluation environnementale, peu importe que l'évaluation se fasse au moyen d'une étude approfondie ou qu'elle soit confiée à un médiateur ou à une commission d'examen. Il est possible d'obtenir des renseignements au sujet du programme, notamment le guide sur le Programme d'aide financière aux participants, la formule de demande et l'entente de contribution, sur le site Web de l'Agence, au www.ceaa-acee.gc.ca .

7.3 Registre canadien d'évaluation environnementale (RCEE)

On a, conformément à l'article 55 de la Loi, établi un RCEE pour notifier les intéressés de l'évaluation environnementale et faciliter l'accès public aux dossiers relatifs à l'évaluation environnementale. Le RCEE comporte un dossier de projet et un site Internet. Il est possible d'accéder au volet Internet du RCEE au http://www.ceaa.gc.ca/050/index_e.cfm . Il est recommandé à quiconque souhaite

obtenir des exemplaires ou visualiser des tranches du dossier du projet du RCEE de communiquer avec TC au (506) 851 -6962.

Les personnes ayant des questions générales au sujet de la Loi peuvent accéder au site Web de l'Agence au www.ceaa-acee.gc.ca ou communiquer avec le bureau de la région de l'Atlantique au (902) 426-0564.

Annexe 1

Glossaire

Modes de rechange de réalisation du projet – Les diverses façons possibles, sur les plans technique et économique, de réaliser le projet. Ils peuvent comprendre, par exemple, des emplacements, des tracés et des méthodes d'aménagement, de mise en oeuvre et d'atténuation de rechange.

Solutions de rechange au projet – Façons fonctionnellement différentes de répondre aux besoins du projet et de réaliser l'objectif du projet. L'analyse des « solutions de rechange » devrait servir à valider le fait que la solution de préférence constitue une approche raisonnable pour répondre aux besoins et réaliser l'objectif du projet.

Étude approfondie – Évaluation environnementale fédérale réalisée conformément aux articles 21 et 21.1 de la Loi qui nécessite un examen des facteurs dont il faut tenir compte en vertu des paragraphes 16(1) et (2).

Effets environnementaux cumulatifs – Changements apportés à l'environnement causés par une action combinée à d'autres actions passées, présentes et futures. L'alinéa 16(1)a) de la Loi stipule qu'une évaluation environnementale fédérale doit examiner les effets cumulatifs que la réalisation du projet, combiné à l'existence d'autres ouvrages ou à la réalisation d'autres projets ou activités, est susceptible de causer à l'environnement.

Environnement – Ce terme est défini à l'intérieur de la Loi en tant qu'ensemble des éléments de la terre, notamment :

- a. le sol, l'eau et l'air, y compris toutes les couches de l'atmosphère;
- b. toutes les matières organiques et inorganiques ainsi que les êtres vivants; et
- c. les systèmes naturels en interaction qui comprennent les éléments visés aux alinéas a) et b).

Programme de suivi – Selon la définition à l'intérieur de la Loi, programme visant à

- a) vérifier la justesse de l'évaluation environnementale d'un projet; et
- b) à juger de l'efficacité des mesures d'atténuation des effets environnementaux négatifs.

Défectuosités ou accidents – Il faut définir et décrire la probabilité de défauts ou d'accidents associés au projet, et les effets environnementaux négatifs éventuels associés à ces incidents. La description comprendra les incidents comme les déversements accidentels, les mesures d'intervention face aux urgences; et les risques de défauts des installations.

Médiation – Évaluation environnementale réalisée avec l'aide d'un médiateur, nommé en vertu de l'article 30 de la Loi, et comportant la prise en compte des éléments énumérés aux paragraphes 16(1) et (2).

Mesures d'atténuation – Au sens de la Loi, l'atténuation désigne, dans le cas d'un projet, la maîtrise efficace, la réduction importante ou l'élimination des effets environnementaux négatifs d'un projet, éventuellement assortie d'actions de rétablissement notamment par remplacement ou restauration; y est assimilée l'indemnisation des dommages causés.

Commission d'examen – Évaluation environnementale réalisée par une commission d'examen établie en vertu de l'article 33 de la Loi et examinant les facteurs à considérer en vertu des paragraphes 16(1) et (2) de la Loi.

ADDENDA AU DOCUMENT D'ÉTABLISSEMENT DE LA PORTÉE DES INCIDENCES D'UN COMPLEXE PÉTROCHIMIQUE ET D'INSTALLATIONS DE GAZ NATUREL LIQUÉFIÉ À GOLDBORO, N.-É., PRÉPARÉ PAR TRANSPORTS CANADA et PÊCHES ET OCÉANS CANADA, LE 24 MAI 2005.

Conformément au paragraphe 21(1) de la *LCEE*, TC et le MPO ont invité le public à livrer ses commentaires au sujet du document d'établissement de la portée des incidences les 1^{er} et 3 juin 2005. Les gestes ci-après ont été posés :

- On a publié un avis dans le *Chronicle-Herald* et le *Guysborough Journal* le 1^{er} juin.
- On a publié un avis dans *Le Courrier de la Nouvelle-Écosse* le 3 juin.

Le public a été invité à consulter le document aux endroits ci-après :

- l'Ecology Action Centre, à Halifax;
- les bureaux de la municipalité du district de Guysborough, à Guysborough;
- la bibliothèque secondaire de Sherbrooke, à Sherbrooke;
- le Centre médical d'Isaacs Harbour, à Isaacs Harbour.

On a invité les intéressés à livrer leurs commentaires avant le 3 juillet 2005.

Conformément au paragraphe 21(1) de la *LCEE*, TC et le MPO ont consulté le public au sujet de la portée envisagée des projets pour les fins de l'évaluation environnementale, des facteurs qu'ils envisageaient prendre en considération dans leur évaluation, de la portée envisagée de ces facteurs et de leur capacité d'analyser les problèmes reliés aux projets au moyen de cette étude détaillée. Ressources naturelles Canada, Environnement Canada et Santé Canada, autorités fédérales expertes en la matière en vertu de la *LCEE*, ont eux aussi été consultés.

TC a initialement inséré dans la portée des incidences du projet la construction, l'exploitation, l'entretien, la modification et la désaffectation des éléments ci-après : le terminal de GNL, les gazoducs de transfert maritimes, les réservoirs de stockage de GNL, le quai longitudinal, les installations maritimes temporaires, et les ouvrages et le matériel reliés au transport de produits entre le navire et le rivage, ainsi que l'usine de regazéification. À la suite des commentaires reçus au cours de la consultation au sujet du document d'établissement de la portée des incidences, TC modifiera la portée des projets définie pour y inclure la navigation à moins de 25 kilomètres de l'île Country.

Le MPO avait initialement inclus dans la portée des incidences du projet la construction et l'exploitation du quai longitudinal, précisant que l'exploitation du quai longitudinal ne comprenait pas la navigation, mais qu'elle comprenait l'accostage et l'appareillage des navires. Après avoir examiné les commentaires du public, le MPO a décidé que sa définition de la portée du projet demeurerait la même.

Selon les commentaires reçus du public et des ministères experts, il faudra considérer deux autres « éléments environnementaux posant des préoccupations possibles » dans le cadre de l'EE : l'aquaculture et le tourisme. Les AR exigeront que la composante écologique des espèces en péril fasse expressément mention de la sterne de Dougall. Le promoteur du projet devra chiffrer les contaminants présents dans l'environnement au cours de la collecte des données de base.

Il faudrait réitérer que la liste incluse dans le document d'établissement de la portée des incidences n'est pas exhaustive. Le promoteur du projet devrait élargir cette liste au cours de la collecte des données de base s'il est déterminé qu'il existe d'autres éléments environnementaux posant des préoccupations.