

Résumé
de l'étude d'impact environnemental
pour la
PÉRIODE DE CONSULTATION PUBLIQUE FÉDÉRALE
sur
l'étude approfondie réalisée conformément à la
Loi canadienne sur l'évaluation environnementale
du projet de
Terminal d'exportation de potasse Canpotex
et de corridor routier, ferroviaire et de services publics de l'île Ridley,
île Ridley, Prince Rupert (Colombie-Britannique)

Proposé par :
Canpotex Terminals Ltd.
et
l'Administration portuaire de Prince Rupert

Préparé par :
l'Agence canadienne d'évaluation environnementale

Numéro de référence du Registre canadien d'évaluation environnementale :
09-03-47632

décembre 2011

INTRODUCTION

Le présent résumé de l'étude d'impact environnemental (EIE) vise à permettre au public d'examiner et de présenter des observations sur l'analyse des effets environnementaux préparée par Canpotex Terminals Limited et l'Administration portuaire de Prince Rupert (le promoteur) pour le projet de terminal d'exportation de potasse de Canpotex et de corridor routier, ferroviaire et de services publics de l'île Ridley (le projet) conformément à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (la Loi). Ce document résume le projet, les activités de participation publique et les résultats à ce jour de l'évaluation des effets environnementaux réalisée par le promoteur.

Le document et le Tableau 1 résument :

- le projet,
- les composantes de l'environnement susceptibles d'être touchées par le projet,
- la nature de cette interaction et les mesures d'atténuation proposées,
- les effets environnementaux résiduels après la prise en compte des mesures d'atténuation;
- les résultats de la consultation menée à ce jour.

L'intérêt premier de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (l'Agence) est de déterminer si le processus d'évaluation environnementale (EE) a permis d'examiner les questions environnementales importantes et de recommander des mesures d'atténuation appropriées pour éviter ou réduire les effets environnementaux du projet.

L'Agence tiendra compte des observations reçues sur l'analyse des effets environnementaux du projet préparée par le promoteur lorsqu'elle préparera son rapport d'étude approfondie (REA). Le REA décrira le projet, ses effets environnementaux potentiels, les mesures proposées pour les prévenir ou les atténuer, ainsi que les conclusions de l'Agence sur l'importance des effets environnementaux résiduels après l'application des mesures d'atténuation proposées. Le public pourra, s'il le souhaite, présenter ses observations sur le REA, puis le ministre de l'Environnement l'examinera, ainsi que toutes les observations reçues, avant de prendre une décision sur l'EE.

Aperçu du projet

Canpotex Terminals Limited (Canpotex) et l'Administration portuaire de Prince Rupert (APPR) proposent respectivement des projets sur l'île Ridley dans le port de Prince Rupert, en Colombie-Britannique (Port) (Figure 1). Canpotex propose de construire un terminal d'exportation de potasse (le projet de terminal d'exportation de potasse Canpotex) et l'APPR propose d'aménager une infrastructure de transport et de services publics (corridor routier, ferroviaire et de services publics de l'île Ridley). Le projet de terminal d'exportation de potasse Canpotex aura une capacité d'exportation annuelle pouvant atteindre 11,5 millions de tonnes de

potasse. Le corridor routier, ferroviaire et de services publics de l'île Ridley (CTRFSPiR) desservira l'installation de Canpotex et d'autres aménagements futurs à l'île Ridley. Parce qu'ils sont interdépendants, le projet de terminal d'exportation de potasse Canpotex et le corridor routier, ferroviaire et de services publics de l'île Ridley (appelés conjointement « le projet ») font l'objet d'une seule et même étude d'impact environnemental (EIE).

Figure 1 – Emplacement du projet (source : Description du projet – 21 juin 2011)



La potasse est un minerai stable, non toxique et ininflammable qui ne présente aucun danger et est composé principalement de chlorure de potassium (KCl). Le potassium présent dans la potasse est un composant principal de l'engrais et est aussi utilisé en petites quantités dans les boissons énergisantes et dans différents procédés industriels. Les augmentations récentes de la demande alimentaire mondiale ont fait croître la demande d'engrais et, par conséquent, de potasse. Il est à prévoir que cette demande continuera d'augmenter alors que les pressions sur les disponibilités alimentaires mondiales sont à la hausse. Pour répondre à cette demande, le terminal proposé sera conçu de manière à pouvoir exporter jusqu'à 11,5 millions de tonnes de potasse annuellement, dont environ 500 000 tonnes de potasse blanche, et le reste sera de la potasse rouge.

Exigences de l'évaluation environnementale fédérale

Selon la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, les projets doivent faire l'objet d'une EE avant que les autorités fédérales n'autorisent leur construction. Le présent projet doit faire l'objet d'une EE pour les raisons suivantes :

- Pêches et Océans Canada peut délivrer une autorisation en application du paragraphe 35(2) de la *Loi sur les pêches* pour la détérioration, la destruction ou la perturbation de l'habitat du poisson;
- Transports Canada peut délivrer une autorisation en application du paragraphe 5(2) de la *Loi sur la protection des eaux navigables*;
- Environnement Canada peut délivrer un permis en application du paragraphe 127(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*.

L'EE prendra la forme d'une étude approfondie, puisque le terminal est conçu pour accueillir des navires dépassant le seuil de 25 000 tonnes de port en lourd (TPL) fixé par le *Règlement sur la liste d'étude approfondie*. Parce que le projet sera construit dans un port et qu'une autorité portuaire canadienne en est le promoteur, une évaluation doit aussi être réalisée en application du *Règlement sur l'évaluation environnementale concernant les administrations portuaires canadiennes* (REEAPC).

Responsabilités relatives à l'évaluation environnementale fédérale

Ministre de l'Environnement

Le ministre de l'Environnement est tenu de produire une déclaration de décision d'EE qui tiendra compte du rapport d'étude approfondie (REA) et des observations reçues du public.

La déclaration de décision d'EE comprend :

- l'opinion du ministre, compte tenu de la mise en oeuvre des mesures d'atténuation qu'il juge appropriées, quant à la probabilité que le projet entraîne des effets environnementaux négatifs importants;
- les mesures d'atténuation ou le programme de suivi que le ministre juge indiqués.

Agence canadienne d'évaluation environnementale

En vertu des modifications apportées à la Loi entrées en vigueur en juillet 2010, l'Agence est responsable de réaliser l'étude approfondie du projet jusqu'à ce que le REA soit présenté au ministre de l'Environnement.

Autorités fédérales

En plus de communiquer de l'information concernant leurs autorisations réglementaires potentielles respectives, Pêches et Océans Canada, Environnement Canada et Transports Canada fournissent des avis spécialisés à l'Agence pour la réalisation de l'étude approfondie. Santé Canada conseille aussi l'Agence sur l'étude approfondie.

Portée du projet

Le 22 novembre 2011, l'Agence a produit les lignes directrices relatives à l'EIE, établissant la portée du projet et de l'évaluation et énonçant les besoins en matière de consultation. Aux fins de l'EIE, le projet de terminal d'exportation de potasse Canpotex comprend :

- une route sur digue d'environ 739 mètres, un pont d'accès sur chevalets, un poste de mouillage et une installation de chargement tout-temps pouvant recevoir des navires de 180 000 TPL;
- un entrepôt de potasse d'une capacité de 180 000 tonnes, ainsi que les systèmes de convoyeur et de dépoussiérage connexes;
- un système automatisé de déchargement de wagons et un convoyeur couvert;
- un bassin de décantation de l'eau de pluie et des eaux de lavage;
- les bâtiments destinés à l'administration, au personnel, à l'entretien et à l'entreposage;
- les services sur le chantier, tels que l'approvisionnement en eau et en gaz naturel et les égouts.

Le corridor routier, ferroviaire et énergétique de l'île Ridley comprendra ce qui suit :

- une boucle ferroviaire de 7 à 8 kilomètres constituée d'une assiette de rails pouvant recevoir jusqu'à 14 voies d'arrivée et 11 voies de départ;
- trois voies d'arrivée et deux voies de départ aménagées exclusivement pour le terminal Canpotex;
- une ligne de transport de 69 kV de 3 à 4 kilomètres reliant le terminal Canpotex au réseau de transport d'énergie de BC Hydro;
- une route d'accès revêtue comprenant un passage ferroviaire supérieur et inférieur.

Participation du public

L'Agence coordonne les activités de participation du public au processus d'EE. Une période de consultation publique sur le projet et la réalisation de l'EE s'est terminée en septembre 2011. On trouvera le document de consultation publique au www.acee.gc.ca/050/documents-fra.cfm?evaluation=47632.

Le public est également invité à commenter le présent résumé de l'étude d'impact environnemental.

Consultation des Autochtones

Canpotex et l'APPR ont réalisé différentes activités de consultation en vue de faire connaître le projet aux Premières nations, au public, aux parties intéressées et aux organismes de réglementation du gouvernement et de solliciter des avis durant la phase de planification du projet. Avant la publication de l'avis de lancement du processus d'EE fédéral, Canpotex a mené des activités de consultation préliminaires auprès de Premières nations potentiellement intéressées (Metlakatla, Lax Kw'alaams, Gitxaala, Kitselas et Kitsumkalum) et d'autres parties intéressées de la région. Le 8 avril 2009, le promoteur a envoyé une première description du projet aux Premières nations, en leur offrant de se rendre dans les collectivités pour discuter du projet. Des assemblées sont organisées avec les Premières nations depuis lors. Canpotex et l'APPR ont fourni des fonds pour soutenir la participation de ces parties aux activités de consultation et au processus d'examen du projet.

Le 29 août 2011, le promoteur a présenté à l'Agence une version provisoire des lignes directrices relatives à l'EIE, à remettre au groupe de travail et aux Premières nations intéressées. Le Tableau ES-1 résume les questions soulevées au cours de l'examen des lignes directrices.

Tableau ES-1 : Résumé des questions issues du premier exercice de consultation des Autochtones

Question	Réponse à la question dans l'EIE
La portée du projet devrait comprendre la circulation et la navigation maritimes jusqu'à la station de pilotage des îles Triple.	La portée de l'évaluation a été élargie pour englober les îles Triple aux fins de l'évaluation du mouvement des navires, des accidents et des défaillances.
L'évaluation devrait tenir compte du transport des déblais de dragage et des effets liés à leur élimination.	Un rapport distinct évaluant les effets de l'immersion en mer des déblais de dragage aux endroits proposés a été résumé dans l'EIE.
Metlakatla et d'autres utilisateurs de navires potentiels de Prince Rupert (p. ex. exploitants d'entreprise touristique) devraient être consultés au sujet de leur utilisation des eaux dans la région de Prince Rupert.	Des entrevues ont été réalisées dans le cadre de l'évaluation de la navigation. Les Premières nations ont été invitées à produire des études sur les utilisations traditionnelles, notamment sur la question de l'eau.
Les vibrations devraient être comprises en tant que composante valorisée de l'écosystème (CVE).	L'EIE a été élargie pour inclure les vibrations sous le titre « Bruit et vibrations ».
La portée du projet devrait comprendre la circulation le long du corridor ferroviaire vers Lorne Creek.	La portée de l'évaluation a été étendue pour inclure l'évaluation de l'air, du bruit et des vibrations ainsi que les collisions avec des ongulés le long de la voie ferroviaire vers Lorne Creek.
La liste des projets à inclure dans l'évaluation des	La liste d'inclusion des effets cumulatifs du projet a été

effets cumulatifs devrait comprendre le plan d'aménagement du territoire portuaire.	allongée pour y inclure les activités d'aménagement des terres énoncées dans le plan d'aménagement du territoire portuaire.
L'évaluation de la navigation devrait comprendre la « perturbation des utilisations actuelles » parmi les paramètres mesurables.	La « perturbation des utilisations actuelles » a été ajoutée aux paramètres mesurables.
Il faudrait envisager des lieux d'immersion en mer autres que le passage Brown.	Deux autres lieux d'immersion en mer sont proposés. Une évaluation complète des effets a été réalisée pour ces emplacements.
Il faut inclure les effets de la route sur digue sur le mouvement de l'eau dans le chenal.	La section sur le milieu aquatique comprend les conclusions issues d'un exercice de modélisation portant sur les changements dans le mouvement de l'eau et le dépôt de sédiments liés à la construction de la route sur digue.
Il faut penser à maintenir l'accès à la plage dans la partie sud-est de l'île Ridley.	Il n'est pas possible d'accéder à la plage par la route sur l'île Ridley en raison du protocole du Port et de questions de sécurité publique. Cette question est abordée dans l'EIE.
Il faudrait évaluer le risque d'une augmentation des accidents de circulation maritime lié aux nouveaux projets.	Cette question est abordée à la section consacrée aux accidents et aux défaillances.

Mesures d'atténuation

Le promoteur a évalué les possibilités de réduire ou de prévenir les effets environnementaux potentiels dans la planification et la conception du projet. Les principaux paramètres relatifs au choix de l'emplacement, aux caractéristiques de conception technique et aux procédures opérationnelles qui ont été intégrés au processus de conception et de planification en vue de réduire ou d'éviter les effets environnementaux négatifs potentiels sont les suivants :

- L'emplacement a été choisi de manière à éviter de construire inutilement des routes, des voies ferrées ou des éléments d'infrastructure.
- La longueur de la route sur digue a été réduite de 216 m, ce qui a réduit d'autant l'empreinte en milieu marin.
- On a évité d'englober des cours d'eau, des étangs ou des étendues d'eau libre dans l'empreinte du corridor routier, ferroviaire et de services publics afin de ne pas perturber le poisson d'eau douce ni la sauvagine.
- On a proposé que les lieux d'immersion en mer soient compris dans le territoire de l'APPR plutôt que dans le passage Brown en vue de réduire le temps de parcours et les émissions associées pour éliminer les déblais de dragage.
- La circulation sera réduite entre Prince Rupert et l'île Ridley grâce à l'utilisation d'autobus, de camionnettes à quatre portes et d'autres options de transport en groupe, dans la mesure du possible. Cette disposition concerne principalement les déplacements requis pour les changements de quart.

L'Agence coordonnera d'autres consultations avec des groupes autochtones durant la réalisation du reste de l'étude approfondie et après le dépôt du REA.

Résumé des effets environnementaux

Selon les lignes directrices relatives à l'EIE, les promoteurs doivent tenir compte des effets environnementaux potentiels du projet sur les composantes valorisées de l'écosystème (CVE) suivantes :

- qualité de l'air
- bruit et vibrations
- lumière ambiante
- ressources végétales
- espèces sauvages et habitat faunique
- milieu aquatique
- santé humaine
- ressources archéologiques et patrimoniales
- utilisation actuelle par les Premières nations
- eaux navigables

Les analyses des effets environnementaux réalisées par le promoteur sont fondées sur les données existantes, des études sur le terrain effectuées entre 2009 et 2011 et des modélisations d'émissions. L'évaluation tient aussi compte des effets potentiels d'accidents et de défaillances pouvant se produire au cours des phases de construction ou d'exploitation du projet, notamment les déversements, les déraillements, les collisions ou l'échouement des navires, les collisions entre les navires et les mammifères marins et entre les trains et les ongulés.

Qualité de l'air

Les émissions de principaux polluants atmosphériques (PPA) liées au projet – dioxyde de soufre (SO₂), dioxyde d'azote (NO₂), monoxyde de carbone (CO) et matières particulaires inhalables PM₁₀ et PM_{2.5} – ont été évaluées. Les concentrations de dispersion ont été estimées au moyen du système de modélisation de l'EPA américaine et les résultats ont été comparés aux objectifs de qualité de l'air ambiant du Canada et de la Colombie-Britannique. La dispersion a été modélisée selon quatre scénarios distincts : scénario de base, c'est-à-dire les émissions des installations existantes, scénario du projet, soit les seules émissions liées au projet, scénario de l'application, comprenant les émissions du scénario de base et les émissions du projet, scénario des effets cumulatifs, comprenant les émissions du scénario de l'application et celles des projets et des activités prévisibles dans le secteur. Les résultats de l'évaluation ont indiqué que les concentrations des PPA dans tous les scénarios sont inférieures aux plus stricts objectifs canadiens de qualité de l'air ambiant. Les objectifs de qualité de l'air les plus stricts de la Colombie-Britannique pour les PM₁₀ sur une moyenne de 24 heures et les émissions moyennes annuelles de PM_{2.5} pourraient être dépassés de 49 % et de 19 % respectivement,

mais seulement pour un secteur très restreint au-dessus de la surface de l'eau au nord-ouest du quai. Aucun dépassement des objectifs réglementaires pertinents n'a été enregistré aux lieux où étaient situés des récepteurs sensibles. Étant donné que les effets de tous les principaux polluants atmosphériques sont en-deçà des objectifs du Canada et de la Colombie-Britannique pour toutes les périodes de base et que les dépassements des objectifs de la Colombie-Britannique ont lieu dans des secteurs non préoccupants, aucun effet important sur la qualité de l'air n'est associé au projet.

Les émissions atmosphériques de gaz à effet de serre (GES) liées au projet ont aussi été évaluées et comparées aux émissions totales du Canada et de la Colombie-Britannique prévues pour 2020. Les émissions de GES des activités d'exploitation sont très faibles en comparaison du total des émissions prévu pour le Canada (environ 0,004 %) et de la Colombie-Britannique (environ 0,05 %) pour 2020. Le promoteur ne prévoit donc pas que le projet entraînera des effets importants pour les changements climatiques.

Bruit et vibrations

L'installation de Canpotex est physiquement séparée des résidences les plus proches de Port Edward par la distance, la topographie de l'île Ridley et l'étendue d'eau séparant l'île Ridley de la terre ferme. L'effet de l'installation durant les phases de construction et d'exploitation est établi à partir des mesures du son que Santé Canada recommande d'utiliser dans les EE. Le bruit de la construction des installations portuaires et des installations d'entreposage sera atténué par la distance et la topographie. Les niveaux sonores peuvent être réduits adéquatement à Port Edward malgré la nécessité d'effectuer des travaux de construction de nuit aux installations portuaires et à l'aire d'entreposage. Le corridor ferroviaire est plus près du village, mais la construction ne s'effectuera que le jour. Au cours de la phase d'exploitation, la distance atténuera suffisamment le bruit des activités à l'île Ridley et au terminal maritime. La circulation ferroviaire accrue passant par Port Edward et la partie continentale est plus près des récepteurs susceptibles d'être touchés, mais demeure en-deçà des critères respectifs de Santé Canada. Le village de Port Edward est situé le long d'une voie ferrée étendue en raison de l'accroissement du transport de marchandises et de matériaux par les terminaux de Ridley et de Fairview. Le bruit accru associé à l'ajout de la circulation de Canpotex à celle des terminaux de Fairview et de Ridley est moindre que les seuils respectifs indiqués par Santé Canada. C'est pourquoi on prévoit que le projet n'entraînera pas d'effet important sur le niveau de bruit.

Les activités de Canpotex ne modifieront pas sensiblement le niveau de vibration le long de la route. Les trains passeront plus fréquemment mais sans dépasser les limites acceptables. Le promoteur conclut que le projet n'entraînera pas d'effets importants sur le niveau de vibration.

Lumière ambiante

Les effets de la pollution lumineuse ont été évalués par l'étude de la visibilité au cours des phases de construction et d'exploitation. Durant la construction, les entrepreneurs n'auront guère de contrôle sur l'éclairage, mais la topographie de l'île Ridley protégera Port Edward de l'éclairage temporaire pouvant être utilisé durant la phase de construction. L'éclairage pour la phase d'exploitation a été conçu de manière à limiter la pollution lumineuse. La lumière du

terminal ne sera probablement pas visible de Port Edward et le promoteur a prévu utiliser des appareils d'éclairage limitant horizontalement la diffusion de la lumière de manière à réduire considérablement le halo lumineux généré par les installations, en comparaison des anciens appareils conventionnels. La couverture arborée sera maintenue dans la mesure du possible, en particulier sur les élévations de l'île Ridley, ce qui contribuera à réduire l'effet de l'éclairage sur Port Edward. Avec les mesures d'atténuation en place, le promoteur conclut que le projet n'entraînera pas d'effets importants sur la lumière ambiante.

Végétation

Au cours du relevé des plantes rares, deux plantes vasculaires rares inscrites en vertu de la législation provinciale ont été découvertes à l'île Ridley, en dehors de l'empreinte du projet. Aucune espèce inscrite en vertu de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP) n'a été découverte. Le projet n'occasionnera pas de perte nette parmi les plantes rares observées.

Une superficie totale de 69 hectares de terres humides se trouvant dans l'empreinte du projet sera perdue. Ces terres exercent des fonctions biogéochimiques et climatiques ainsi que des fonctions pour l'habitat. Avec l'établissement d'un plan de compensation des terres humides, on prévoit que les effets résiduels pour la fonction des terres humides seront nuls.

Une superficie totale de 15,6 hectares d'écocommunautés préoccupantes sur le plan de la conservation se trouvant dans l'empreinte du projet sera perdue, notamment une communauté palustre de la liste rouge, deux communautés palustres de la liste bleue et deux communautés terrestres de la liste bleue. Cette perte représente 28 % des écocommunautés préoccupantes sur le plan de la conservation répertoriées à l'île Ridley. La perte de communautés palustres préoccupantes sur le plan de la conservation sera atténuée par l'aménagement d'un plan de compensation des terres humides. On prévoit que cette perte sera nettement en-deçà des seuils énoncés dans la *Central and North Coast Order* (CNCO) pour l'unité de paysage de Kaien.

Le projet fera perdre 36 hectares de forêt ancienne et 47 hectares de zone riveraine. Cette perte est bien en-deçà des recommandations de la CNCO pour la rétention de la forêt ancienne et des zones riveraines dans l'unité de paysage de Kaien.

Des végétaux utilisés traditionnellement seront éliminés par le déboisement nécessaire au projet. Les espèces concernées sont très communes à l'île Ridley ainsi que dans la région et la province. Les végétaux utilisés traditionnellement seront intégrés autant que possible dans le plan de compensation des terres humides.

À la lumière des conclusions de cette évaluation et compte tenu de l'élaboration d'un plan de compensation des terres humides, le promoteur considère que les effets potentiels du projet sur les ressources végétales ne seront pas importants.

Espèces sauvages et habitat faunique

L'évaluation a tenu compte des effets du projet sur les espèces inscrites en vertu de la LEP, les oiseaux migrateurs nicheurs et les oiseaux marins. Le guillemot marbré, l'autour des

palombes et le crapaud de l'Ouest ont été retenus comme espèces indicatrices aux fins de l'évaluation des effets sur les espèces en péril.

L'évaluation a pris en compte les effets sur l'habitat, les habitudes de déplacement et la mortalité des animaux. Le Tableau ES-2 décrit les résultats des modèles de qualité des habitats pour ces espèces indicatrices.

Tableau ES-2 : Quantité d'habitats convenables à Ridley Island pour les espèces indicatrices

Espèce	Besoin vital et saison	Zone d'habitat convenable au départ (ha)	Pourcentage de la ZEL¹ (%)
Guillemot marbré	Reproduction au printemps et à l'été	8,1	1,5 %
Autour des palombes	Reproduction au printemps et à l'été	49	9,1 %
Crapaud de l'Ouest	Vie pendant toute l'année	360,6	67 %
	Reproduction au printemps	24	4,5 %
Zone totale cartographiée de Ridley Island		537,9	

REMARQUE :

¹ZEL : Zone d'évaluation locale

Les espèces d'oiseaux les plus courantes sont le troglodyte des forêts, la grive à dos olive, la paruline de Townsend et le junco ardoisé. Les moins courantes sont notamment la grive solitaire, le pic flamboyant, le geai de Steller et la paruline jaune. L'hirondelle rustique est la seule espèce inscrite (sur la liste des espèces menacées du COSEPAC) observée pendant les relevés des oiseaux nicheurs. En plus des nids d'oiseaux migrateurs, on recense deux nids de pygargue à tête blanche à Ridley Island qu'on évitera pendant les activités de construction.

Les espèces les plus abondantes observées pendant les relevés des oiseaux marins étaient des espèces non identifiées de goélands, des pygargues à tête blanche, des corneilles d'Alaska, des goélands cendrés et des guillemots marbrés. Les espèces en péril inscrites sur la liste fédérale et observées dans les relevés des oiseaux marins incluent le guillemot marbré et le grand héron.

Le nombre de spécimens déplacés en raison de la dégradation de l'habitat est très faible pour la plupart des espèces fauniques de Ridley Island et n'aura pas d'effet sur la population des espèces. Pour le crapaud de l'Ouest, la disponibilité de l'habitat à Ridley Island diminuera; cependant, il est très petit par rapport à l'habitat que l'on trouve le long de la côte nord de la Colombie-Britannique et dans son aire de répartition dans la province. Le plus important est que le programme de compensation de l'habitat remplacera et protégera l'habitat terrestre et de reproduction du crapaud de l'Ouest et qu'il fournira un habitat à de nombreuses autres espèces fauniques. Compte tenu du programme proposé de compensation de l'habitat des terres humides, on prévoit que le projet ne devrait pas beaucoup modifier la disponibilité de l'habitat faunique.

De façon générale, une fois les mesures d'atténuation appliquées, le risque de mortalité de la faune sera faible. Par conséquent, le promoteur juge le risque de mortalité de la faune faible.

Une fois les mesures d'atténuation appliquées, l'effet de la modification des déplacements de la faune ne devrait pas être important.

Environnement aquatique

L'évaluation de l'environnement aquatique tient compte des effets du projet sur le poisson marin et son habitat. Elle ne tient pas compte des effets sur le poisson d'eau douce et son habitat étant donné que selon des études précédentes réalisées à Ridley Island, il n'y a pas d'habitat convenable du poisson d'eau douce dans l'empreinte du projet. Les activités du projet liées à la construction et à l'exploitation du terminal portuaire, de la route, du couloir ferroviaire et du corridor énergétique pourraient entraîner : la perte ou la dégradation de l'habitat du poisson marin; la mortalité directe ou des blessures physiques; des troubles sensoriels (attribuables aux bruits sous-marins); la détérioration de la qualité de l'eau et des sédiments. La *Loi sur les pêches* offre une protection juridique au poisson et à son habitat. L'article 35 de la Loi proscrit la détérioration, la destruction ou la perturbation de l'habitat du poisson (DDP) sans autorisation et l'article 32 interdit de tuer le poisson sans autorisation. Lorsque la DDP est inévitable, on doit prendre des mesures de compensation pour s'assurer qu'il n'y ait pas de perte nette de la capacité de production de l'habitat du poisson.

Les activités de construction du projet entraîneront la perte, la détérioration et/ou la perturbation de 265 550 m² d'habitat du poisson marin, incluant la perte/détérioration de 66 200 m² de substrat intertidal (remplissage), la perte ou la détérioration de 12 720 m² de substrat subtidal (remplissage), la perturbation de 161 000 m² de substrat subtidal (dragage), la perte de 25 350 m² de végétation d'arrière-plage (nettoyage) et de petites surfaces d'habitat de varech et de zostère (remplissage). Toutes les espèces de poissons, d'invertébrés et d'algues relevées sont courantes dans la côte nord de la Colombie-Britannique. On n'a observé aucune espèce rare ou en voie de disparition. Afin de veiller à ce qu'il n'y ait pas de perte nette de la capacité de production des habitats du poisson marin, on élabore un plan de compensation de l'habitat (PCH) en collaboration avec Pêches et Océans Canada. Ce plan englobera la création d'habitats très productifs, y compris un récif subtidal et un peuplement de zostère, ainsi que le rétablissement des habitats intertidaux et subtidaux.

Les activités de remplissage et de dragage du littoral entraîneront la mortalité directe de certains invertébrés marins. Les espèces mobiles comme le poisson et les mammifères marins devraient s'écarter de la zone de construction et ne devraient donc pas être touchées. Les activités bruyantes de construction réalisées dans l'eau comme le dynamitage et le battage de pieux pourraient faire en sorte que certains poissons et mammifères marins évitent temporairement la zone bruyante; toutefois, les niveaux sonores ne seront pas suffisamment élevés pour causer des dommages physiques. On établira un plan de gestion du dynamitage afin de diminuer les niveaux de pression sous-marine ainsi que les effets potentiels sur les organismes marins. Dans la mesure du possible, on installera les pieux à l'aide d'une masse vibrante qui produit beaucoup moins de bruit que le marteau de battage classique. Si l'on doit employer un marteau de battage, on utilisera des rideaux de bulles d'air pour atténuer le bruit et diminuer les niveaux de sons émis dans l'environnement marin.

Le dragage des sédiments subtidiaux et l'élimination de cette matière dans la mer entraîneront une augmentation localisée des niveaux du total des solides en suspension (TSS). On surveillera le TSS pendant toute la durée de la phase de construction du projet afin de s'assurer de ne pas dépasser les niveaux prévus dans les lignes directrices. La remise en suspension des contaminants n'est pas perçue comme un problème, car l'échantillonnage des sédiments dans la zone de dragage n'a révélé aucun dépassement par rapport aux lignes directrices régionales sur les contaminants. On collectera les eaux de ruissellement, les eaux usées et les eaux d'égout provenant du terminal et on les traitera avant de les relâcher dans l'environnement marin.

Les habitats du poisson marin touchés par le projet représentent une petite fraction de l'habitat disponible dans la région de Prince Rupert. La création d'habitats de compensation permettra de s'assurer que la capacité de production de l'environnement marin n'est pas diminuée. Pendant toutes les phases du projet, on utilisera des pratiques exemplaires de gestion afin de diminuer ou d'éliminer les effets néfastes sur le poisson marin et son habitat. Compte tenu des méthodes d'atténuation proposées, le promoteur conclut que les effets résiduels du projet sur l'environnement aquatique devraient être faibles.

Santé humaine

L'évaluation de la santé humaine portait sur les effets potentiels sur la santé humaine des émissions atmosphériques liées au projet, de la lumière ambiante, des émissions de bruits, des changements dans la qualité de l'eau et des sédiments de la région et de l'exposition à la potasse. Le dragage et la construction des installations marines pourraient mobiliser des contaminants dans l'eau et les sédiments susceptibles d'entrer dans la chaîne alimentaire. Les émissions des trains et des navires pourraient avoir des effets néfastes sur la qualité de l'air. Les changements de la lumière ambiante et du bruit causés par les activités du projet pourraient perturber les habitants de la région.

Le dragage ne devrait pas entraîner d'accumulation de métaux et d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) dans le poisson, car la suspension de sédiments sera de courte durée et localisée. On ne prévoit donc aucun effet néfaste sur la santé humaine lié à la consommation de poisson.

Les concentrations maximales dans le sol prévues pour les principaux contaminants atmosphériques (SO₂, NO₂, CO, PM₁₀ et PM_{2,5}) sont inférieures aux objectifs réglementaires en matière de qualité de l'air. Les émissions atmosphériques ne présenteront donc pas de risque pour les êtres humains vivant à proximité du site.

La modélisation des niveaux prévus d'éclairement pendant les activités indique qu'il n'y aura pas d'effet sur la plupart des résidents de la région. Pendant la construction de l'usine et du terminal, les résidents de la zone ne verront pas d'effet de l'utilisation du matériel mobile, à l'exception du ciel un peu rougeoyant qui en résultera. L'application de mesures d'atténuation permettra de diminuer les augmentations potentielles de la lumière ambiante. La modélisation prédictive du bruit n'indique pas de dépassement par rapport aux instructions de Santé Canada. Il n'y aura donc pas d'effets sur la santé humaine liés au bruit.

La potasse (sel de potassium) n'est pas toxique aux concentrations que l'on trouvera à proximité du site et ne présente donc pas de risque pour les habitants de la région. Les mesures de prise en charge des poussières sur le site et l'utilisation d'un équipement de protection individuel permettront de minimiser l'exposition des travailleurs, de prévenir les effets potentiels sur la santé comme l'irritation des yeux ou de la peau.

Selon l'évaluation, l'application de mesures adéquates d'atténuation pendant la construction et l'exploitation permettra de respecter les objectifs réglementaires et de protéger la qualité de vie et la santé des habitants de la région. Le promoteur conclut donc que les effets du projet sur la santé humaine devraient être faibles.

Ressources archéologiques et patrimoniales

Ridley Island compte dix-sept sites patrimoniaux et dix-huit sites d'arbres culturellement modifiés (ACM). Toutefois, selon une évaluation des conséquences archéologiques réalisée en 2011 sur l'empreinte du terminal de Canpotex, y compris des éléments en haute mer et à l'est de Coast Island, il n'y a aucun site intertidal, terrestre ou d'ACM dans l'empreinte du terminal (c.-à-d. faible potentiel archéologique). Selon les études précédentes effectuées à Ridley Island, des parties de sept sites d'ACM se trouvent sur la route, le couloir ferroviaire et le corridor énergétique du projet et pourraient être touchées par la construction.

Il est très peu probable que l'on trouve des sites terrestres ou intertidaux non enregistrés pendant la construction. Si cela devait se produire, toutes les mesures nécessaires seront prises pour les éviter. S'il n'est pas possible de les éviter, on atténuera les effets sur ces sites au moyen d'un programme de collecte de données détaillées, lequel comprendra notamment la récupération systématique de données. Lorsqu'il ne sera pas possible d'éviter les ACM pendant la construction, on atténuera les effets au moyen d'un programme complet d'enregistrement systématique et de datation. Par conséquent, étant donné que l'on ne perdra aucune donnée sur l'utilisation autochtone traditionnelle, terrestre et intertidale dans l'empreinte du projet, le promoteur conclut que les effets sur les ressources archéologiques et patrimoniales seront faibles.

Utilisations actuelles des Premières nations

Le projet se déroulera sur des terres portuaires de territoires traditionnels revendiqués par la Nation Tsimshian. Cinq collectivités de la Première nation Tsimshian revendiquent des droits ancestraux et/ou des intérêts dans la zone portuaire de Prince Rupert et/ou jusqu'au canyon Kitaelas : la Première nation Metlakatla, la Première nation Lax Kw'alaams, la Nation Gitxaala, la bande indienne de Kitselas et la bande de Kitsumkalum.

Les ressources végétales (p. ex. l'écorce, les baies) seront touchées et seront soit éliminées, soit inaccessibles dans la zone immédiate du projet. Les ressources marines (p. ex. poisson, mollusques et crustacés) des environnements intertidaux et subtidaux directement liés au projet seront également touchées ou inaccessibles. Il s'agit notamment des ressources touchées pendant le dragage et les activités d'élimination. Cependant, la disponibilité générale des ressources traditionnelles des Premières nations dans les zones adjacentes à

l’empreinte du projet ne devrait pas diminuer et il existe, à proximité, d’autres emplacements pour poursuivre les activités traditionnelles. Selon les prévisions, les membres des collectivités des Premières nations voisines pourront poursuivre leurs activités d’utilisation des ressources traditionnelles, cependant l’emplacement de ces activités sera maintenant restreint à des zones qui se trouvent à l’extérieur de l’empreinte du projet.

Eaux navigables

L’évaluation des eaux navigables portait sur la capacité du projet à respecter la *Loi sur la protection des eaux navigables*, qui protège les droits du public en matière de navigation et qui réglemente la construction d’ouvrages qui peuvent contrevenir à ces droits. L’évaluation portait sur les effets du projet sur les eaux navigables comprises entre le site du projet et la station de pilotage de Triple Islands.

Divers systèmes de navigation et mécanismes de contrôle seront mis en œuvre afin d’orienter les déplacements de navires liés au projet, pendant la construction et l’exploitation du terminal. D’après cette évaluation, le promoteur conclut que les effets potentiels sur la circulation des navires seront faibles et peu importants.

Effets de l’environnement sur le projet

Parmi les types de facteurs environnementaux qui pourraient avoir un effet sur le projet, citons l’instabilité de la pente, les conditions météorologiques extrêmes, l’activité sismique, les tsunamis, les changements climatiques et l’augmentation du niveau de la mer. La zone du projet ne comporte pas de colline susceptible de donner lieu à un glissement de terrain. Étant donné que Ridley Island est exposé à l’effet des vagues au passage Chatham, il est possible que des conditions météorologiques extrêmes provoquent de forts vents, de grandes vagues, une écume de mer dense et une mauvaise visibilité qui pourraient entraîner la fermeture temporaire du terminal. Toutefois, la probabilité que les conditions météorologiques extrêmes aient un effet sur les activités est jugée faible compte tenu de la faible probabilité que des conditions météorologiques extrêmes se produisent et des critères de conception appliqués à la construction du projet.

Le projet sera construit dans une zone à forte activité sismique. Un tremblement de terre d’une importante magnitude pourrait entraîner un mouvement de terrain latéral permanent et modifier la fondation du mouillage et du pont sur chevalets, pouvant entraîner le tassement et/ou l’endommagement de la structure. Afin de diminuer le potentiel de ces effets, on a conçu la structure en tenant compte du mouvement sismique pour un événement qui surviendrait entre 1 et 475 ans. Si un tremblement de terre se transforme en tsunami, le projet est conçu pour supporter de fortes vagues à un intervalle de récurrence de 50 ans. À la lumière des mesures de conception du projet, le promoteur conclut que l’activité sismique ne devrait pas avoir un fort effet sur le projet.

L’augmentation des concentrations de gaz à effet de serre dans l’atmosphère serait à l’origine des changements climatiques à l’échelle planétaire. L’augmentation de la température pourrait contribuer à l’augmentation du niveau de la mer. Le projet a été conçu pour respecter les

critères relatifs aux conditions météorologiques extrêmes présentés dans le Code national du bâtiment (2005). De plus, on a inclus dans sa conception une augmentation du niveau de la mer modeste d'un mètre.

En se fondant sur les diverses stratégies d'atténuation utilisées dans les critères de conception et dans le PGE, le promoteur conclut que d'importants effets néfastes de l'environnement sur le projet sont peu probables.

Accidents et défaillance

L'EIE portait sur les accidents et les défaillances suivants :

- Déraillement d'un train le long de la rivière Skeena (en amont du tronçon de frayère de l'eulachon)
- Déversement de carburant à la station d'avitaillement du terminal
- Déversement de potasse dans l'environnement marin
- Collision entre deux navires ou échouage
- Collision entre un navire avec un mammifère marin
- Collision entre un train et un ongulé.

Le déraillement d'un train le long de la rivière Skeena pourrait entraîner le déversement de substances toxiques et non toxiques dans la rivière et avoir un effet sur les ressources aquatiques, sur l'utilisation traditionnelle actuelle et/ou sur la santé humaine. En fonction du moment et du lieu de déversement, il est possible que les saumons et/ou les eulachons juvéniles et leur habitat soient touchés. Toutefois, compte tenu des mesures d'atténuation prises et des plans d'intervention d'urgence en vigueur, on pourrait vraisemblablement localiser les effets d'un déversement, bien qu'il pourrait entraîner une perturbation temporaire pour certaines espèces d'eau douce et leur habitat pendant le nettoyage. Une telle perturbation devrait être de courte durée, localisée et réversible. Le promoteur conclut donc que les effets résiduels potentiels associés à un déraillement de train ne devraient pas être graves. Un déversement de carburant au terminal ne devrait pas poser de risque important pour l'environnement, car il se produirait dans une zone perturbée où il n'y a pas de cours d'eau et le drainage sur le site se ferait dans un bassin de retenue du site. Par conséquent, un déversement sur le site ne devrait avoir un effet qu'en surface.

Le rejet de potasse dans l'environnement marin attribuable à la défaillance du matériel ou à une erreur d'un ouvrier pourrait entraîner une augmentation localisée de la salinité de l'environnement marin, ce qui pourrait avoir un effet sur les espèces marines intolérantes aux changements de salinité. Les eaux de mer entourant le terminal présentent des fluctuations dynamiques de la salinité (résultat de l'entrée saisonnière d'eau douce de la rivière Skeena) et toute augmentation localisée de la salinité se dissiperait rapidement. Les espèces qui vivent dans des environnements marqués par des fluctuations dynamiques de la salinité se sont adaptées à ces conditions et tolèrent en règle générale les changements. Si le déversement s'accumulait dans l'habitat intertidal, il pourrait entraîner la mort d'organismes qui tolèrent peu le sel. Toutefois, étant donné que la potasse n'est pas toxique, seuls les organismes qui y sont

directement exposés seraient touchés. Le rejet accidentel de potasse dans l'environnement marin pourrait avoir des effets temporaires et localisés sur le biote marin. Cependant, étant donné que la potasse se dissout rapidement dans l'eau et qu'elle n'est pas toxique, ces effets devraient être minimes.

La collision de navires et l'échouage pourraient entraîner la perforation du réservoir de carburant d'un navire. Dans un scénario catastrophe, on pourrait assister au déversement de 4 000 m³ de mazout lourd. Selon les rapports récents, la probabilité qu'un tel incident se produise est jugée très faible. Entre 1998 et 2008, on a signalé six incidents impliquant des navires dans la région de Prince Rupert. Parmi eux, trois impliquaient des vraquiers. Dans deux cas, le navire a subi des dégâts considérables à graves en raison d'un échouage, mais le réservoir d'essence n'a jamais été perforé. Dans le dernier incident impliquant un vraquier survenu en 2001 dans la région de Prince Rupert, il n'y a, là non plus, pas eu de déversement de carburant. Compte tenu du nombre de navires qui passent par le port de Prince Rupert chaque année (leur nombre est passé de 215 à 380 entre 2006 et 2010), l'incidence des collisions de navires et des échouages est extrêmement faible.

Les collisions entre des navires et des mammifères marins peuvent blesser ou tuer les animaux. Dans la zone d'évaluation, les vraquiers peuvent croiser plusieurs espèces de grosses baleines, notamment le rorqual à bosse. Toutefois, la probabilité qu'un vraquier heurte un rorqual à bosse est extrêmement faible. Dans une étude mondiale approfondie sur les collisions entre des navires et des baleines, on dénombre seulement 44 cas de rorquals à bosse heurtés par des navires. La limitation de vitesse (14 nœuds) à laquelle seront assujettis les vraquiers accostant au terminal de Canpotex permettra de diminuer la probabilité d'une collision avec un rorqual à bosse. Selon les recherches en cours, la probabilité et la gravité d'un tel événement sont positivement liées à la vitesse du navire. Compte tenu de la mesure d'atténuation proposée visant à diminuer la vitesse des navires, on juge hautement improbable qu'un vraquier accostant au terminal de Canpotex heurte un mammifère marin.

Les collisions entre des trains et des ongulés pourraient entraîner des blessures, voire la mort. On sait que ce type d'événements se produit sur la voie ferrée qui relie Ridley Island et le ruisseau Lorne. On mène actuellement des études afin de déterminer la façon de diminuer la probabilité que ces collisions se produisent en installant des barrières, en activant la sirène et en enlevant les broussailles et la neige. Le nombre de trains associés au projet de Canpotex ne devrait pas avoir un important effet sur le nombre des populations d'ongulés. L'effet cumulatif des collisions liées à l'ensemble des projets réalisés dans la région représente un problème pour la population locale, mais pas à l'échelle régionale, car les populations sont relativement solides et peuvent supporter les pressions liées à la chasse qui entraînent la perte de jusqu'à 9 % de la population chaque année. Le promoteur juge donc les effets sur la population régionale faibles.

Capacité des ressources renouvelables

Les ressources renouvelables de Ridley Island et du port de Prince Rupert incluent la végétation, la faune et les ressources aquatiques. Un effet néfaste sur ces ressources pourrait

entraîner une diminution de la capacité à appuyer la foresterie, la pêche, la chasse et le piégeage. Cependant, en tenant compte de la conception du projet et des mesures d'atténuation et de compensation liées au projet, on constate que l'on n'a dépassé aucun de ces seuils ou aucune de ces normes. Le promoteur a donc établi que pour chaque ressource renouvelable, le projet n'aurait pas d'effet néfaste résiduel important. Compte tenu de l'absence d'effet résiduel, le promoteur prévoit que les effets du projet sur la capacité des ressources renouvelables ne sont pas importants.

Effets environnementaux cumulatifs

Le promoteur a réalisé une évaluation des effets environnementaux cumulatifs du projet associés aux effets environnementaux résiduels de projets et activités passés, actuels et futurs envisageables, afin de déterminer s'il existe un risque d'effets environnementaux cumulatifs importants. Il a mené l'évaluation en deux volets. Il a tout d'abord cherché à répondre aux trois questions suivantes pour chacune des CEV :

1. Selon les prévisions, le projet aura-t-il des effets environnementaux résiduels évidents?
2. Est-il possible que ces effets soient cumulés aux effets environnementaux résiduels des projets ou des activités passés, actuels et futurs envisageables?
3. Est-il possible de prévoir raisonnablement que les effets cumulatifs combinés (des questions 1 et 2) entraîneront d'importants effets environnementaux néfastes?

On a inclus dans l'évaluation des effets cumulatifs un total de vingt projets et activités passés, actuels et futurs réalisés dans les environs du port de Prince Rupert.

Les CEV évaluées dans l'analyse des effets cumulatifs ne devraient pas entraîner d'importants effets environnementaux.

Programme de suivi et surveillance

Conformément à la Loi, le programme de suivi vise à permettre de vérifier la justesse des prévisions de l'évaluation environnementale et de juger de l'efficacité des mesures d'atténuation. Il peut également faciliter la mise en œuvre de stratégies de gestion adaptative conçues pour réagir aux effets environnementaux imprévus.

Outre plusieurs programmes de surveillance des composantes valorisées de l'environnement (CVE), un surveillant environnemental compétent supervisera les activités de construction générales et veillera au respect des exigences environnementales. Il y aura également surveillance des mesures compensatoires liées à l'habitat afin de contrôler l'efficacité des projets de compensation dans les milieux marins et d'eau douce. Les promoteurs s'engageront à assurer une gestion adaptative des effets environnementaux négatifs repérés dans le cadre de la surveillance.

Les engagements en matière de surveillance et de suivi sont énumérés dans la colonne des engagements du Tableau récapitulatif des effets environnementaux (Tableau 1).

Conclusion

Les effets environnementaux du projet, résumés dans le présent rapport, ont été déterminés au moyen de méthodes d'évaluation et d'outils d'analyse qui témoignent des pratiques optimales actuelles des praticiens des domaines environnemental et socioéconomique. L'EIE conclut que le projet peut être construit, exploité et désaffecté sans effets négatifs importants, ce qui tient compte des effets cumulatifs, des accidents et des défaillances.

Prochaines étapes

Un rapport d'étude approfondie (REA) sera rédigé d'après les renseignements recueillis au cours de l'examen de l'EIE et les commentaires reçus du public. Le REA vise à récapituler les renseignements et les données d'analyse dont l'Agence tiendra compte pour formuler sa recommandation sur la question de savoir si le projet est susceptible de causer ou non des effets environnementaux négatifs importants. Le ministre de l'Environnement tiendra compte du présent rapport et des commentaires reçus du public et des groupes autochtones avant de publier l'avis de déclaration sur sa décision relative à l'EE.

Auparavant, le ministre pourra demander des renseignements supplémentaires ou exiger que les préoccupations du public soient étudiées de façon plus approfondie. À la suite de la publication de l'avis de déclaration sur sa décision relative à l'EE, le ministre renverra le projet à Environnement Canada, à Pêches et Océans Canada et à Transports Canada pour faire en sorte qu'ils prennent ensuite la décision qu'ils jugent appropriée quant à la suite à donner au projet.

Commentaires

À ce stade, l'Agence sollicite les commentaires du public sur le résumé de l'EIE (le présent document). Les personnes qui souhaitent faire part de leurs commentaires peuvent le faire par écrit à l'adresse suivante :

Projet de terminal d'exportation de potasse Canpotex et de corridor routier,
ferroviaire et de services publics sur l'île Ridley
Agence canadienne d'évaluation environnementale
410-701, rue Georgia Ouest
Vancouver (C.-B.) V7Y 1C6
Télécopieur : 604-666-6990
Courriel : Canpotex@acee-ceaa.gc.ca

Les commentaires doivent être reçus avant la fermeture des bureaux le **20 janvier 2012**.

Veuillez indiquer clairement la référence du projet Canpotex et le numéro de dossier du Registre canadien d'évaluation environnementale 09-03-47632 dans votre message. Veuillez également prendre note que tous les commentaires reçus sont considérés comme publics et seront intégrés au registre public.

Tableau 1 : Tableau récapitulatif des effets environnementaux

Section	Effets potentiels	Mesures d'atténuation proposées	Effets résiduels potentiels	Effets cumulatifs potentiels	Normes et lignes directrices	Commentaires du public et réponses	Commentaires des Autochtones et réponses reçus à ce jour	Engagements proposés
Qualité de l'air	Modification des émissions de PCA	<ul style="list-style-type: none"> Entretien du matériel Carburant à faible teneur en soufre Dépoussiérants Programmation Minimisation des perturbations Préservation de la végétation Structures de lutte contre l'érosion Camions recouverts d'une bâche Pavage de l'emplacement 	<ul style="list-style-type: none"> Construction : aucun Exploitation : aucun sauf les particules PM10 au-dessus de l'eau au nord-ouest du mouillage. 	<ul style="list-style-type: none"> La modélisation des résultats indique que l'ajout de projets divulgués au public dans la zone d'évaluation n'a pas d'effets substantiels sur la concentration maximale prévue de PCA. 	<ul style="list-style-type: none"> Objectifs nationaux de qualité de l'air ambiant Objectifs de qualité de l'air ambiant de la Colombie-Britannique Guidance for Air Quality Dispersion Modelling in British Columbia (lignes directrices relatives aux modèles de dispersion atmosphérique en Colombie-Britannique) 	<ul style="list-style-type: none"> Aucun 	<ul style="list-style-type: none"> Commentaire n° 1 : la portée devrait être élargie à Lorne Creek Réponse n° 1 : la portée a été élargie à Lorne Creek 	<ul style="list-style-type: none"> Dans la mesure du possible, utiliser le réseau électrique (plutôt qu'un groupe électrogène) pour le matériel. Utiliser des carburants propres dans les véhicules lourds au diesel ou l'équipement lourd, lorsque c'est possible. Balayer les voies pavées adjacentes aux zones de circulation non pavées. Effectuer des inspections visuelles pour remédier aux émissions de poussière potentielles. Utiliser des dépoussiérants pour réduire la poussière. Mettre en œuvre un plan de contrôle de la poussière et de la qualité de l'air. Assurer l'entretien du matériel de construction.
	Modification des GES	<ul style="list-style-type: none"> Aucune 	<ul style="list-style-type: none"> Aucun 	<ul style="list-style-type: none"> Les effets des GES ne peuvent être imputés à aucun projet précis et, par conséquent, l'importance de leur effet cumulatif n'a pas été évaluée. 	<ul style="list-style-type: none"> Intégration des considérations relatives au changement climatique à l'évaluation environnementale : guide général des praticiens (ACEE, 2003) Troisième Rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC, 2001) 		<ul style="list-style-type: none"> Aucun 	

Section	Effets potentiels	Mesures d'atténuation proposées	Effets résiduels potentiels	Effets cumulatifs potentiels	Normes et lignes directrices	Commentaires du public et réponses	Commentaires des Autochtones et réponses reçus à ce jour	Engagements proposés
Bruit et vibration	Modification du niveau de bruit	<ul style="list-style-type: none"> Dans la mesure du possible, éviter les activités de construction la nuit et la fin de semaine sur la côte est de l'île Ridley. Utiliser des rails soudés lorsque c'est possible. Doter les moteurs à combustion interne de silencieux. À proximité des récepteurs sensibles, réduire le nombre de machines de construction qui fonctionnent en même temps. Assurer un entretien adéquat des convoyeurs. 	<ul style="list-style-type: none"> Construction : à Port Edward, il est peu probable que les niveaux de pression acoustique causent davantage qu'une brève indisposition durant les moments où les activités sont particulièrement intenses. Exploitation : les personnes qui résident à proximité percevront parfois les bruits opérationnels et entendront le passage des trains. 	<ul style="list-style-type: none"> La modélisation des résultats indique que l'ajout de projets futurs dans l'évaluation ne donne pas lieu à des dépassements des critères de Santé Canada en matière de bruit. Par conséquent, les effets cumulatifs du projet sur le bruit ne devraient pas être importants. 	<ul style="list-style-type: none"> Draft Guidance on Noise Assessment for CEEA Projects (lignes directrices provisoires sur l'évaluation du bruit pour les projets de l'ACEE) (Santé Canada, 2005) Information utile lors d'une évaluation environnementale (Santé Canada, 2010) Règlement n° 2430 de Prince Rupert sur le contrôle du bruit 	<ul style="list-style-type: none"> Aucun 	<ul style="list-style-type: none"> Commentaire n° 2 : la vibration devrait être incluse à titre de CVE Réponse n° 2 : la vibration a été incluse dans la section sur le bruit et la vibration Commentaire n° 3 : la portée devrait être élargie à Lorne Creek. Réponse n° 3 : la portée a été élargie 	<ul style="list-style-type: none"> Le dynamitage sera effectué conformément au plan de gestion connexe. Placer les sources de bruit fixes aussi loin que possible des récepteurs sensibles. Tenir un journal des plaintes de bruit et y donner suite si elles sont liées au projet. Élaborer un plan de communication pour aviser les résidents des activités de construction qui causent du bruit. Éviter les activités de construction durant la nuit et la fin de semaine, lorsque c'est possible.
	Modification de la vibration	<ul style="list-style-type: none"> Les effets de vibration à proximité des récepteurs n'ont pas été prévus, mais les mesures d'atténuation du bruit réduiront également les effets de vibration. 	<ul style="list-style-type: none"> Aucun 	<ul style="list-style-type: none"> Aucun 	<ul style="list-style-type: none"> ISO 2613 : Évaluation de l'exposition des individus à des vibrations globales du corps – Partie 2 			
Lumière ambiante	Modification de la qualité de la lumière ambiante	<ul style="list-style-type: none"> Utilisation de luminaires entièrement masqués pour l'éclairage extérieur. Dans la mesure du possible, maintenir la limite forestière en direction de Port Edward. Contrôler les niveaux d'éclairage extérieur. Centralisation des systèmes de contrôle de l'éclairage. 	<ul style="list-style-type: none"> L'éclairage du projet sera observable dans une certaine mesure depuis Port Edward. 	<ul style="list-style-type: none"> L'ajout d'effets de pollution lumineuse provenant d'emplacements divulgués au public dans la zone de l'évaluation n'entraînera pas d'effets cumulatifs importants. 	<ul style="list-style-type: none"> Guide on the Limitation of the Effects of Obtrusive Light from Outdoor Lighting Installations Le Système d'évaluation « Leadership in Energy and Environmental design » (LEED) 	<ul style="list-style-type: none"> Aucun 	<ul style="list-style-type: none"> Aucun 	<ul style="list-style-type: none"> Des zones de tampon végétales seront conservées, lorsque c'est possible.

Section	Effets potentiels	Mesures d'atténuation proposées	Effets résiduels potentiels	Effets cumulatifs potentiels	Normes et lignes directrices	Commentaires du public et réponses	Commentaires des Autochtones et réponses reçus à ce jour	Engagements proposés
Ressources végétales	Perte de plantes vasculaires rares	<ul style="list-style-type: none"> Aucune 	<ul style="list-style-type: none"> Aucun 	<ul style="list-style-type: none"> Compte tenu que moins de 5 % de la zone d'évaluation riveraine est développée ou est destinée au développement par des projets divulgués au public, il n'y a aucune prévision raisonnable comme quoi la contribution du projet aux effets cumulatifs compromettra la durabilité des ressources affectées dans la région. 	<ul style="list-style-type: none"> <i>Loi sur les espèces en péril</i> Politique sur la conservation des terres humides Cadre de conservation de la Colombie-Britannique <i>British Columbia Weed Control Act</i> <i>British Columbia Forest and Range Practices Act</i> 	<ul style="list-style-type: none"> Aucun 	<ul style="list-style-type: none"> Commentaire n° 4 : les effets cumulatifs devraient comprendre un plan d'utilisation des terres. Réponse n° 4 : un plan d'utilisation des terres a été inclus pour l'évaluation des effets cumulatifs sur la végétation et la faune. 	<ul style="list-style-type: none"> Mettre en œuvre un plan de gestion des mauvaises herbes. Réduire le risque lié aux espèces envahissantes en inspectant tout le matériel de construction acheminé sur l'emplacement du projet. Plan de compensation des milieux humides.
	Perte de communautés écologiques préoccupantes	<ul style="list-style-type: none"> Élaboration d'un plan de lutte contre le drainage et l'érosion (comme indiqué dans le PGE). 	<ul style="list-style-type: none"> Aucun pour les communautés de terres humides préoccupantes. 1,8 ha de communautés de montagne de la liste bleue. 					
	Perte de forêt ancienne	<ul style="list-style-type: none"> Aucune 	<ul style="list-style-type: none"> La forêt ancienne située dans la zone du projet sera perdue. 					
	Perte de fonction des terres humides	<ul style="list-style-type: none"> Élaboration d'un plan de lutte contre le drainage et l'érosion (comme indiqué dans le PGE). Ces techniques peuvent comprendre la construction de bermes pour orienter le ruissellement et maintenir les régimes hydrologiques des plantes sensibles et des communautés végétales ainsi que l'installation de clôtures anti-érosion pour éliminer les particules solides en suspension avant que l'eau de ruissellement quitte l'emplacement du projet. Élaboration d'un plan de lutte contre les mauvaises herbes pour gérer les effets indirects de l'introduction d'espèces envahissantes. Élaboration d'un plan de compensation des milieux humides, déterminé au moyen de consultations auprès du SCF. 	<ul style="list-style-type: none"> Aucun 					
	Perte de zones riveraines	<ul style="list-style-type: none"> Élaboration d'un plan de lutte contre le drainage et l'érosion (comme indiqué dans le PGE). 	<ul style="list-style-type: none"> 47 ha d'habitat riverain seront perdus. 					

Section	Effets potentiels	Mesures d'atténuation proposées	Effets résiduels potentiels	Effets cumulatifs potentiels	Normes et lignes directrices	Commentaires du public et réponses	Commentaires des Autochtones et réponses reçus à ce jour	Engagements proposés
	Perte de plantes aux fins d'utilisation traditionnelle	<ul style="list-style-type: none"> Le plan de compensation des milieux humides comprendra la plantation d'espèces végétales aux fins d'utilisation traditionnelle, lorsque c'est possible. 	<ul style="list-style-type: none"> Certaines plantes aux fins d'utilisation traditionnelle seront perdues. 					
Faune et habitat faunique	Modification de l'habitat disponible	<ul style="list-style-type: none"> limiter et marquer les limites de nettoyage de la zone du projet. Mettre en place un programme de compensation des milieux humides pour remplacer et protéger l'habitat des crapauds de l'Ouest. 	<ul style="list-style-type: none"> 36,3 ha d'habitat modérément adéquat pour le guillemot marbré et l'autour des palombes seront perdus. 119,9 ha d'habitat terrestre hautement adéquat et 4,15 ha d'habitat de reproduction hautement adéquat pour les crapauds de l'Ouest seront perdus quoique compensés en partie par le plan de compensation des milieux humides. 	<ul style="list-style-type: none"> Il n'y a aucune prévision raisonnable comme quoi la contribution du projet aux effets cumulatifs nuira à la durabilité des ressources fauniques dans la région de Prince Rupert parce que (1) la plupart des populations d'animaux sauvages de la région sont stables; (2) la perturbation des déplacements des animaux sauvages 	<ul style="list-style-type: none"> Directive pour les évaluations environnementales relatives aux oiseaux migrateurs (EC, 1998). Guide des meilleures pratiques en matière d'évaluation environnementale pour les espèces sauvages en péril au Canada. Considérations relatives à la <i>Loi sur les espèces en péril</i> dans le contexte de la <i>Loi canadienne sur l'évaluation environnementale</i> 	<ul style="list-style-type: none"> Aucun 	<ul style="list-style-type: none"> Commentaire n° 5 : les effets cumulatifs devraient inclure un plan d'utilisation des terres. Réponse n° 5 : un plan d'utilisation des terres a été inclus pour l'évaluation des effets cumulatifs sur la végétation et la faune. 	<ul style="list-style-type: none"> Les activités d'enlèvement et de nettoyage seront effectuées en dehors de la saison de nidification, lorsque c'est possible. Si les activités d'enlèvement et de nettoyage sont effectuées durant la saison de nidification, une enquête sera effectuée au préalable pour s'assurer qu'il n'y a pas de nids. Éviter, dans la mesure du possible, la construction dans un rayon de 50 m des nids d'aigles.

Section	Effets potentiels	Mesures d'atténuation proposées	Effets résiduels potentiels	Effets cumulatifs potentiels	Normes et lignes directrices	Commentaires du public et réponses	Commentaires des Autochtones et réponses reçus à ce jour	Engagements proposés
	Risque de mortalité	<ul style="list-style-type: none"> Procéder à l'enlèvement de la végétation en dehors de la saison de nidification des oiseaux (du 1^{er} avril au 31 juillet). Établir une marge de recul de 50 m sans développement ni perturbation autour des deux arbres où se trouvent des nids de pygargues à tête blanche. Interdire de nourrir et de harceler les animaux. Mettre en place un plan de gestion des rencontres d'animaux sauvages pour signaler à l'organisme provincial compétent de gestion de la faune la présence d'animaux nuisibles et les morts d'animaux sauvages liées au projet à Canpotex. Récupérer et déménager les crapauds de l'Ouest avant l'enlèvement de la végétation et l'essouchement. Récupérer et déménager les crapauds de l'Ouest pour prévenir la mortalité sur la route et les rails. Installer des clôtures d'exclusion autour des étangs de reproduction des crapauds de l'Ouest. 	<ul style="list-style-type: none"> Aucun 	sera faible; (3) les effets liés au projet quant au risque de mortalité seront mineurs, car ils seront atténués au moyen de mesures éprouvées; (4) la superficie totale de l'habitat touché par le projet abrite principalement les espèces fauniques dont la population est stable; (5) la perte d'habitat des crapauds de l'Ouest sera atténuée au moyen de la compensation des milieux humides.	concernant les espèces sous la responsabilité du ministre responsable d'Environnement Canada et de Parcs Canada.			<ul style="list-style-type: none"> Récupérer et déménager les crapauds durant la migration. Interdire de nourrir et de harceler les animaux sauvages. Les conducteurs doivent respecter les limites de vitesse affichées.
	Perturbation des déplacements	<ul style="list-style-type: none"> Assurer un entretien adéquat du matériel. 	<ul style="list-style-type: none"> Perturbation mineure du déplacement des oiseaux marins à cause de la circulation maritime. 					
Environnement aquatique	Perte ou détérioration d'habitat	<ul style="list-style-type: none"> Compensation des habitats halieutiques perdus ou perturbés. Pratiques de gestion optimales. 	<ul style="list-style-type: none"> Aucun 	<ul style="list-style-type: none"> Compte tenu du développement régional limité (67 ha) et de l'abondance des 	<ul style="list-style-type: none"> Politique de gestion de l'habitat du poisson (MPO, 2001) Lignes directrices pour la 	<ul style="list-style-type: none"> Aucun 	<ul style="list-style-type: none"> Commentaire n° 6 : le transport des matériaux de dragage et l'effet de leur élimination devraient être 	<ul style="list-style-type: none"> Élaboration d'un plan de compensation de l'habitat et d'un plan de surveillance post-construction.

Section	Effets potentiels	Mesures d'atténuation proposées	Effets résiduels potentiels	Effets cumulatifs potentiels	Normes et lignes directrices	Commentaires du public et réponses	Commentaires des Autochtones et réponses reçus à ce jour	Engagements proposés
	<p>Mortalité directe ou blessure</p> <p>Perturbation sensorielle</p> <p>Détérioration de la qualité de l'eau et des sédiments</p>	<ul style="list-style-type: none"> Évitement saisonnier Programme de surveillance des mammifères marins Barrages à bulles d'air Programme de récupération de poissons Lignes directrices sur le dynamitage Pratiques de gestion optimales 	<ul style="list-style-type: none"> Construction : les invertébrés sédentaires à taux de reproduction élevé devraient être touchés par le projet. 	habitats non perturbés des poissons marins, les effets cumulatifs des projets passés, présents et futurs sur l'environnement marin ne devraient pas avoir d'incidences sur les populations de poissons, d'invertébrés et de mammifères marins au niveau régional.	<ul style="list-style-type: none"> conservation et la protection de l'habitat du poisson, deuxième édition (MPO, 1998) Cadre décisionnel de détermination et d'autorisation de la détérioration, de la destruction et de la perturbation de l'habitat du poisson (MPO, 2008) Guide à l'intention des praticiens sur l'application du cadre de gestion des risques destiné au personnel affecté à la gestion de l'habitat du MPO, version 1 (MPO, 2010) Énoncés de politique opérationnelle du MPO pour la région du Pacifique 		<p>évalués.</p> <ul style="list-style-type: none"> Réponse n° 6 : l'élimination en mer, ainsi que les activités de transport, sont évaluées dans le cadre du projet. Commentaire n° 7 : la section des effets cumulatifs sur l'environnement aquatique devrait comprendre un plan d'utilisation des terres. Réponse n° 7 : un plan d'utilisation des terres ne fait pas partie de l'évaluation de l'environnement aquatique, car on ne sait pas si les projets de développement futurs utiliseront l'environnement aquatique et de quelle façon. Commentaire n° 8 : l'élimination en mer ailleurs qu'au passage de Brown devrait être envisagée. Réponse n° 8 : deux nouveaux emplacements proposés pour l'élimination en mer sont évalués dans le cadre de l'EIE. 	<ul style="list-style-type: none"> Programme de surveillance de la qualité de l'eau.
Santé humaine	<p>Les modifications des aliments prélevés dans la nature auront des répercussions sur la santé humaine</p>	<ul style="list-style-type: none"> Traitement des eaux usées Pratiques de gestion optimales 	<ul style="list-style-type: none"> Aucun 	<ul style="list-style-type: none"> Conformément aux résultats de l'évaluation des effets cumulatifs pour la qualité de l'air, le bruit et la vibration, la lumière ambiante et l'environnement aquatique, les projets passés, présents et 	<ul style="list-style-type: none"> Recommandations canadiennes pour la qualité des sédiments : protection de la vie aquatique (CCME) Objectifs de qualité de l'air ambiant du ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique et 	<ul style="list-style-type: none"> Commentaire : perte de l'accès à la petite plage située au sud-ouest de l'île Ridley. Réponse : l'accès terrestre à la plage est perdu indépendamment 	<ul style="list-style-type: none"> Aucun 	<ul style="list-style-type: none"> Comme indiqué sous les rubriques Qualité de l'air, Bruit et vibration, Lumière ambiante et Environnement aquatique.

Section	Effets potentiels	Mesures d'atténuation proposées	Effets résiduels potentiels	Effets cumulatifs potentiels	Normes et lignes directrices	Commentaires du public et réponses	Commentaires des Autochtones et réponses reçus à ce jour	Engagements proposés
	Les modifications des émissions atmosphériques auront des répercussions sur la santé humaine	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entretien du matériel ▪ Carburant à faible teneur en soufre ▪ Dépoussiérants ▪ Programmation ▪ Minimisation des perturbations ▪ Structures de lutte contre l'érosion ▪ Camions recouverts d'une bâche ▪ Pavement de l'emplacement, au besoin 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Augmentation négligeable des particules en suspension. 	futurs ne devraient avoir aucun effet important.	<p>de Santé Canada</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Standards pancanadiens relatifs aux particules ▪ PASCFC Orientation sur l'évaluation du risque écotoxicologique (EC, 2010) 	du projet à cause des exigences de sécurité du port. L'accès à l'eau ne sera pas touché.		
	Les modifications de la lumière ambiante auront des répercussions sur la santé humaine.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Utilisation de luminaires complètement masqués pour l'éclairage extérieur. ▪ Conserver la limite forestière en direction de Port Edward. ▪ Contrôler les niveaux de l'éclairage extérieur. ▪ Centraliser les systèmes de contrôle de l'éclairage. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Faibles augmentations de la pollution lumineuse à Port Edward. 					
	Les modifications des niveaux de bruit auront des répercussions sur la santé humaine.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Éviter les activités de construction durant la nuit sur la côte est de l'île. ▪ Moteurs à combustion interne. ▪ À proximité des récepteurs sensibles, le nombre de machines de construction qui fonctionnent en même temps sera réduit. ▪ Entretien adéquat des convoyeurs. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Brève indisposition durant les moments d'activité particulièrement intense. 					

Section	Effets potentiels	Mesures d'atténuation proposées	Effets résiduels potentiels	Effets cumulatifs potentiels	Normes et lignes directrices	Commentaires du public et réponses	Commentaires des Autochtones et réponses reçus à ce jour	Engagements proposés
Ressources archéologiques et patrimoniales	Destruction d'arbres modifiés à des fins culturelles.	<ul style="list-style-type: none"> Dans la mesure du possible, évitement des arbres modifiés à des fins culturelles situés dans la zone du projet ou à proximité de celle-ci. Doter les contremaîtres de construction d'un protocole pour les découvertes imprévues. Consignation systématique, y compris la collecte d'échantillons, de tous les arbres modifiés à des fins culturelles repérés dans la zone du projet. 	<ul style="list-style-type: none"> Aucun 	<ul style="list-style-type: none"> Bien que d'autres projets aient eu des incidences sur cette ressource auparavant, l'absence d'effets résiduels associés au projet actuel signifie qu'il n'y a pas d'effets cumulatifs potentiels. 	<ul style="list-style-type: none"> Document de référence sur les ressources du patrimoine physique et culturel (ACEE, 1996). 	<ul style="list-style-type: none"> Aucun 	<ul style="list-style-type: none"> Aucun 	<ul style="list-style-type: none"> Élaborer un plan de surveillance des ressources archéologiques. Protéger les arbres modifiés à des fins culturelles, lorsque c'est possible; dans le cas contraire, procéder à la consignation systématique de ces ressources.
	Perturbation ou destruction de sites archéologiques ou patrimoniaux terrestres.	<ul style="list-style-type: none"> Doter les contremaîtres de construction d'un protocole pour les découvertes imprévues. Consignation systématique des sites archéologiques et patrimoniaux repérés. Atténuation supplémentaire au moyen de la récupération de données systématiques ou de la surveillance archéologique du développement, s'il y a lieu. 	<ul style="list-style-type: none"> Aucun 					
	Perturbation ou destruction de sites archéologiques ou patrimoniaux intertidaux.	<ul style="list-style-type: none"> Doter les contremaîtres de construction d'un protocole pour les découvertes imprévues. Consignation systématique des sites archéologiques et patrimoniaux repérés. Atténuation supplémentaire au moyen de la récupération de données systématiques ou de la surveillance archéologique du développement, s'il y a lieu. 	<ul style="list-style-type: none"> Aucun 					
Usages courants par les Premières nations	Modification des usages courants traditionnels.	<ul style="list-style-type: none"> Selon les mesures d'atténuation énumérées pour les ressources archéologiques et patrimoniales, les ressources aquatiques et la navigation. Lorsque c'est possible, on utilisera des plantes aux fins d'utilisation traditionnelle pour la replantation. Canpotex et l'APPR ont offert des logements pour compenser la perte d'accès à l'emplacement du projet. 	<ul style="list-style-type: none"> Aucun 	<ul style="list-style-type: none"> D'après les renseignements disponibles, on ne prévoit aucun effet important sur l'usage courant par les Premières nations. 	<ul style="list-style-type: none"> Aucun 	<ul style="list-style-type: none"> Aucun 	<ul style="list-style-type: none"> Aucun 	<ul style="list-style-type: none"> Aucun

Section	Effets potentiels	Mesures d'atténuation proposées	Effets résiduels potentiels	Effets cumulatifs potentiels	Normes et lignes directrices	Commentaires du public et réponses	Commentaires des Autochtones et réponses reçus à ce jour	Engagements proposés
Eaux navigables	Interférence physique	<ul style="list-style-type: none"> Plan de communication maritime. Zones de protection. Utilisation de dispositifs d'éclairage entièrement masqués. Installation d'aides à la navigation sur la nouvelle structure au besoin. Cartes marines à jour indiquant l'emplacement des jetées. 	<ul style="list-style-type: none"> Perte d'accès aux petits fonds entre la côte et l'île Ridley. Augmentation de la pollution lumineuse provenant du pont. 	<ul style="list-style-type: none"> Compte tenu du chevauchement négligeable entre le projet et les autres installations générant du trafic maritime dans la zone d'évaluation riveraine ainsi que de la distance entre le projet et les autres projets locaux, les effets cumulatifs, le cas échéant, n'auraient pas d'incidences sur la viabilité de la navigation dans la zone d'évaluation riveraine. 	Aucun	Aucun	<ul style="list-style-type: none"> Commentaire n° 9 : L'évaluation devrait comprendre l'opération de navires et la navigation jusqu'à la station de pilotage à l'île Triple. Réponse n° 9 : la portée a été élargie comme demandé. Commentaire n° 10 : les projets proposant le transport par eau à destination de Kitimat et l'utilisation de la station de pilotage de l'île Triple devraient être inclus dans les sections des effets cumulatifs sur les eaux navigables et les accidents et défaillances. Réponse n° 10 : le transport par eau à destination de Kitimat s'effectue à l'ouest de l'île Triple et, par conséquent, ne fait pas partie de l'évaluation. Commentaire n° 11 : on devrait consulter les Premières nations et les autres utilisateurs de navire potentiels. Réponse n° 11 : l'évaluation comprenait des consultations auprès des utilisateurs de navire. Des demandes d'études sur les utilisations traditionnelles ont été soumises aux Premières nations. 	<ul style="list-style-type: none"> L'élaboration d'un plan de communication maritime pour veiller à ce que les opérateurs de navire soient informés des activités de construction dans la zone. Tous les transports par eau dans les eaux de l'APPR seront effectués conformément aux règles de transport établies par le Port en vertu de la <i>Loi maritime du Canada</i>.
	Modification du trafic maritime	<ul style="list-style-type: none"> Plan de communication maritime. Zones de protection. Observation des procédures courantes par les navires qui pénètrent dans le port. 	<ul style="list-style-type: none"> Augmentation du trafic maritime entre l'île Triple et l'île Ridley. 					