

## ACTIVITÉS DE REMBLAYAGE AU BRAS NORTHWEST, PORT D'HALIFAX, NOUVELLE-ÉCOSSE APERÇU ET RÉSUMÉ DE L'ATELIER DU 30 MARS 2022

### Présentation et objectifs

L'objectif de l'atelier, qui s'est déroulé le 30 mars 2022, était de réunir les parties prenantes, les ministères et les peuples autochtones choisis afin de débattre des questions et des préoccupations relatives aux activités de remblayage dans la partie du bras Northwest du port d'Halifax, et d'explorer les moyens possibles de régler les questions établies grâce aux processus de réglementation existants ou potentiels ou d'autres initiatives.

L'atelier faisait partie d'un processus de mobilisation mené par l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC), conformément aux directives du ministre de l'Environnement et du Changement climatique du Canada dans sa récente décision concernant une demande d'évaluation régionale des activités de remblayage dans le port d'Halifax. Le contexte et l'historique sont présentés dans la section suivante.

### Contexte

- Le 27 mai 2021, une demande a été présentée au ministre de l'Environnement et du Changement climatique en vertu de la *Loi sur l'évaluation d'impact* (LEI) afin de réaliser une évaluation régionale du remplissage de « lots d'eau » dans une section du port d'Halifax connue sous le nom du bras Northwest ([139291F.pdf \(iaac-aeic.gc.ca\)](#)).
- Le bras Northwest est un bras de mer étroit dans le port d'Halifax, d'une longueur d'environ 3,5 km et situé sur le côté ouest de la péninsule d'Halifax.
- La demande a été présentée par Jamie Simpson, de Juniper Law, au nom de plusieurs résidents et de l'Ecology Action Centre.
- Les propriétés riveraines du bras Northwest sont associées à un lot d'eau (subaquatique) qui a été cédé, avant la Confédération, aux propriétaires fonciers. Ces dernières années, un certain nombre de ces lots d'eau ont été remblayés comme une extension de la propriété des propriétaires fonciers.
- La demande d'évaluation régionale faisait état de préoccupations concernant les effets environnementaux et socioéconomiques (y compris les effets cumulatifs) des activités de remblayage, d'un manque perçu de règlement de ces activités en vertu des lois fédérales, provinciales et municipales, et de questions relatives aux compétences en la matière.

- Dès réception de cette demande d'évaluation régionale, AEIC a entrepris un examen et une analyse détaillés de celle-ci afin d'informer la décision du ministre et la réponse associée aux demandeurs.
- En plus de la demande initiale, des lettres de soutien ont également été reçues des parties suivantes :
  - Twila Gaudet, Directrice des consultations, Bureau de négociation Kwilmu'kw Maw-klusuaqn (KMKNO);
  - Shawn Cleary, conseiller du district 9, Halifax Ouest – Armdale;
  - les sénateurs Mary Coyle, Colin Deacon et Stan Kutcher (lettre collective);
  - Andy Filmore, député d'Halifax;
  - Dennis Campbell, PDG de Ambassatours Gray Line.
- Le 30 novembre 2021, le ministre a rendu sa décision et sa réponse aux requérants, indiquant qu'une évaluation régionale n'aurait pas lieu, pour les raisons suivantes :
  - Les activités de remblayage ne sont pas soumises aux exigences fédérales en matière d'évaluation d'impact, et il n'y a donc aucune possibilité qu'une évaluation régionale informe ou influence les évaluations d'impact futures.
  - Une évaluation régionale ne sert pas à combler les lacunes ni à régler d'autres problèmes associés à l'application des règlements ou politiques fédéraux, provinciaux ou municipaux.
- La réponse du ministre a toutefois reconnu l'intérêt du public pour ces activités de remblayage et leurs effets potentiels, tout en reconnaissant que la nature et l'emplacement de ces activités et les considérations juridictionnelles connexes ont créé une situation de réglementation unique.
- Dans sa réponse, le ministre a encouragé les requérants à continuer à communiquer et à travailler avec les ministères et organismes gouvernementaux concernés au sujet de leurs préoccupations.
- Pour faciliter cette démarche, le ministre a demandé aux fonctionnaires de l'AEIC de coordonner des échanges de vues entre les organismes fédéraux, provinciaux et municipaux concernés, ainsi que les organisations non gouvernementales, afin de débattre davantage de ces questions et d'explorer les moyens possibles de les régler grâce à d'autres processus de réglementation et de planification existants ou potentiels.

## Processus de mobilisation

Conformément aux instructions du ministre dans sa décision sur la demande d'évaluation régionale susmentionnée, le personnel de l'AEIC a commencé à planifier et à mener le processus de mobilisation post-décisionnel au début de 2022. Parmi les activités, il y avait les suivantes :

- Recrutement d'un facilitateur indépendant pour soutenir la planification du processus de mobilisation et pour diriger les échanges de vues y afférents.
- Un premier contact avec les participants choisis en janvier 2022 (pièce jointe 1) pour confirmer leur participation, fournir un aperçu du processus de mobilisation prévu et solliciter toute contribution à sa conception et toute suggestion concernant les autres personnes à contacter et à inviter.
- La planification et la conduite de réunions initiales « en tête-à-tête » avec les participants afin de recueillir de l'information préliminaire.
- Avis d'activités de mobilisation affiché dans le Registre ([Avis d'activités de mobilisation – Canada.ca \(iaac-aeic.gc.ca\)](https://www.canada.ca/iaac-aeic.gc.ca)) pour inviter d'autres intervenants à participer.
- Élaboration d'un document de synthèse « Ce que nous avons entendu » pour résumer les principaux résultats des réunions « en tête-à-tête » susmentionnées, afin d'aider à informer, à cibler et à guider un éventuel atelier de groupe.
- La planification et la tenue de l'atelier du 30 mars 2022, y compris l'élaboration et la distribution du matériel connexe et la préparation du présent résumé.

Un calendrier des principales activités est fourni dans l'annexe 2.

### Séances de mobilisation préliminaires

Avant l'atelier et en préparation de celui-ci, 11 réunions préliminaires individuelles ont été organisées et entreprises par le personnel de l'AEIC et le facilitateur avec les participants choisis.

Ces réunions se sont déroulées virtuellement (par le biais de Microsoft Teams) du 16 au 28 février 2022. Les questions suivantes ont été envoyées à l'avance aux participants afin d'encadrer les discussions :

1. Quel est votre rôle ou l'intérêt de votre organisation en ce qui concerne les activités de remblayage passées ou futures au bras Northwest?
2. Quelles questions ou préoccupations particulières avez-vous concernant les effets environnementaux, sociaux ou économiques de ces activités?
3. Quels sont vos points de vue sur les questions juridiques ou réglementaires associées – y compris les lacunes perçues ou les problèmes liés à l'existence, à l'application ou à l'efficacité des processus de réglementation appropriés pour ces activités de remblayage?
4. Quelles sont vos suggestions sur la manière dont les activités de remblayage devraient être planifiées, réglementées ou gérées d'une autre manière, afin de répondre à vos préoccupations?
5. Quels autres renseignements, opinions ou perspectives souhaitez-vous fournir sur cette question?

Les résultats de ces rencontres individuelles ont été résumés dans un court document intitulé « Ce que nous avons entendu » (pièce jointe 3), qui met en évidence les principales questions et les principaux problèmes soulevés par les participants, ainsi que les processus de réglementation et de gestion existants qui s'appliquent aux activités de remblayage. Ce document a été envoyé à tous les participants avant l'atelier.

## Atelier – 30 mars 2022

Un atelier a été organisé (par le biais de Microsoft Teams) le 30 mars 2022, de 9 h à 12 h 30, heure de l'Atlantique. Les participants comprenaient des élus, des membres des ministères municipaux, provinciaux et fédéraux, KMKNO, des organisations non gouvernementales et des résidents. La liste complète des participants figure à l'annexe 4.

L'atelier s'est concentré sur la discussion des objectifs communs et sur l'exploration des moyens possibles de répondre aux préoccupations et aux lacunes par le biais d'approches de réglementation et de planification existantes ou potentielles.

L'atelier a commencé par un aperçu du document de synthèse « Ce que nous avons entendu », puis s'est poursuivi par une période de questions et de commentaires sur les principaux problèmes relevés. Bien qu'il soit clair que les participants avaient des intérêts et des points de vue différents sur l'efficacité de la réglementation existante et sur les prochaines étapes à privilégier, la discussion a été productive et respectueuse, avec un objectif commun : faire en sorte que les activités de remblayage fassent l'objet d'un examen solide et holistique et d'une prise de décision judicieuse.

Le procès-verbal de l'atelier figure à l'annexe 5. Les points clés de l'atelier sont les suivants :

- Certaines parties prenantes se sont montrées intéressées par un moratoire intérimaire immédiat sur toutes les activités de remblayage jusqu'à ce qu'un processus de réglementation solide puisse être établi et inclure tous les niveaux de gouvernement. Il y avait un sentiment d'urgence à le faire avant que d'autres demandes de remblayage ne soient présentées et potentiellement approuvées.
- Outre les appels à un moratoire complet, d'autres ont semblé comprendre qu'il fallait autoriser certaines activités de remblayage raisonnables et à petite échelle dans le but de protéger le littoral et les biens. La principale préoccupation concerne l'approbation de très grandes demandes de remblayage.
- De nombreuses préoccupations ont été exprimées quant aux effets sur la sécurité de la navigation. Les échanges de vues ont porté sur une présentation visuelle de la Municipalité régionale d'Halifax (MRH) décrivant l'utilisation du bras pour les activités de navigation de plaisance et les problèmes de navigation dans le bras qui pourraient résulter d'un remblayage accru.
- Les participants ont réitéré les préoccupations environnementales liées au remblayage, notamment son effet sur la superficie globale du bras, et le risque d'augmentation des dommages causés par les ondes de tempête et les taux d'érosion sur le littoral.
- Le KMKNO a fait remarquer que ses préoccupations sont axées sur les répercussions sur les droits issus de traités en vertu de l'article 35 et sur les pertes ou dommages

causés à l'archéologie sous-marine par les empreintes intercalaires. Cette organisation a également indiqué qu'elle est consultée par Transports Canada sur les demandes de remblayage actuelles, dans le cadre du processus de réglementation du Programme de protection de la navigation.

- Les effets cumulatifs ont été mentionnés comme une préoccupation, et il a été noté que les demandes de remblayage semblent être examinées isolément, alors que les remplissages proposés devraient être considérés dans le contexte des effets totaux de tous les remblayages sur le bras dans son ensemble.
- Certains participants se sont inquiétés du précédent créé par les demandes de remblayage passées, car il semble que tous les projets soient finalement approuvés, avec ou sans condition, et qu'il y ait peu de volonté de rejeter une demande. Il a été mentionné que les ministères du gouvernement fédéral disposent de plus de pouvoirs qu'ils ne choisissent d'utiliser, et que les autres niveaux de gouvernement ont des compétences, mais ne les font pas valoir. L'approbation d'un grand remblayage continuera à créer un précédent pour les activités futures dans le bras.
- Le MPO a parlé de la *Loi sur les pêches* et des règlements connexes et a fait remarquer que ces lois sont en cours de révision, et qu'il existe une possibilité en cours de fournir des commentaires sur le processus. Il s'agit notamment d'une discussion sur l'application des règlements de la loi et sur les éléments à prendre en compte (des liens permettant de fournir des commentaires ont été proposés).
- Transports Canada a également indiqué que la *Loi sur la convention relative aux eaux navigables* fera également l'objet de révision en 2024 et que le public aura l'occasion de participer à ce processus.
- En ce qui concerne les activités de remblayage, le MPO et Transports Canada ont déclaré que leur examen et leur analyse doivent demeurer dans le cadre des lois applicables, mais qu'il peut y avoir et qu'il y a eu une collaboration entre les organismes des gouvernements fédéral et provinciaux sur les demandes de remblayage, au besoin, sur les questions et l'évaluation des effets potentiels sur le poisson et son habitat et sur la navigation.
- Le ministère de l'Environnement de la Nouvelle-Écosse a fait remarquer que le bras est considéré comme un port réglementé par le gouvernement fédéral, ce qui signifie qu'il n'y a pas de compétence provinciale, et que la province n'a pas compétence sur les lots d'eau antérieurs à la Confédération. Il a été noté que la nouvelle *Loi sur la protection du littoral* (2023) ne s'appliquera pas parce que la loi fonctionnera par le biais d'autres lois sur les terres publiques provinciales submergées par le biais de permis liés à la *Loi sur les terres domaniales*.
- La MRH a discuté du processus d'élaboration des règlements de 2007 qui a abouti à des restrictions sur ce qui pouvait être construit sur les terrains intercalaires. Le processus a impliqué la création d'un comité ayant pour mandat d'améliorer les communications, d'examiner les lois et les règlements, ainsi que de faciliter la collaboration entre les différents niveaux de gouvernement afin de résoudre les problèmes liés au remblayage. Il a été suggéré que l'un des résultats de cet atelier pourrait permettre de relancer ce comité. Les fonctionnaires de Transports Canada ont

indiqué qu'ils n'étaient pas au courant de l'existence de ce comité et qu'ils souhaitaient en apprendre davantage sur le processus de 2007.

- Les participants ont continué à exprimer le besoin urgent pour tous les niveaux de gouvernement de travailler ensemble pour créer un processus qui permet à tous les niveaux de gouvernement d'avoir un contrôle sur les activités de remblayage.

### Prochaines étapes potentielles

Une enquête plus approfondie sur le groupe de travail de 2007 est suggérée comme prochaine étape potentielle. Ce comité comprenait tous les niveaux de gouvernement et avait pour mandat de travailler en collaboration une fois les nouveaux règlements de MRH modifiés, mais cela ne s'est pas concrétisé. Transports Canada a indiqué souhaiter en savoir plus sur le comité et que de futures conversations avec la MRH seraient possibles.

Les élus ont indiqué qu'ils continueraient à utiliser leur position pour mettre en évidence les problèmes liés aux activités de remblayage auprès des fonctionnaires gouvernementaux et pour faire pression en faveur de l'arrêt des activités de remblayage dans le bras.

Le personnel de l'AEIC compilera les notes de la réunion et distribuera ce document aux participants avant de le finaliser.

Pièce jointe 1 – Courriel initial de sensibilisation

Bonjour à tous,

À la fin du mois de mai 2021, une demande d'évaluation régionale des **activités de remblayage au bras Northwest** a été présentée au ministre de l'Environnement et du Changement climatique du Canada en vertu de l'article 97(1) de la *Loi sur l'évaluation d'impact*.

Le 29 novembre 2021, le ministre a répondu à cette demande, en déterminant qu'il n'y aurait pas lieu d'une évaluation régionale. <https://iaac-aeic.gc.ca/050/evaluations/document/140996?&culture=fr-CA>

Dans sa lettre de réponse, le ministre a cependant déclaré qu'il a :

*« ... demandé aux fonctionnaires de l'Agence de coordonner les échanges de vues entre les organismes fédéraux, provinciaux et municipaux concernés ainsi que les organisations non gouvernementales afin de débattre davantage de ces questions et d'explorer les moyens possibles de les régler grâce à d'autres processus de réglementation et de planification existants ou potentiels. »*

L'AEIC est en train de planifier ces échanges de vues, notamment en choisissant les participants potentiels et en communiquant avec eux.

Étant donné que vous avez été choisi comme une partie intéressée qui pourrait souhaiter participer à ce processus, je vous écris pour faire le point sur cette initiative et solliciter votre participation.

Nous sommes en train de communiquer avec un facilitateur professionnel pour aider à coordonner et à soutenir ces échanges de vues, et nous proposons que le processus se déroule comme suit :

- 1) Confirmation ou suggestions des participants :** Veuillez s'il vous plaît confirmer (en réponse à ce courriel) votre participation ou non et n'hésitez pas à suggérer toute autre personne ou organisation qui devrait être invitée (les coordonnées seraient appréciées).
- 2) Planification et logistique :** Un représentant de l'AEIC communiquera avec vous dans les prochains jours afin d'organiser une première discussion et d'établir les dates, heures et approches préférées pour les éventuels ateliers de discussion.
- 3) Discussions initiales « en tête-à-tête » :** Un représentant de l'AEIC ou le facilitateur organisera un appel avec vous à la date et à l'heure que vous avez indiquées ci-dessus, pour répondre à quelques questions et recueillir quelques informations préliminaires. Les informations reçues de chaque participant seront ensuite « rassemblées » et présentées à l'ensemble du groupe afin d'orienter et de cadrer les ateliers.
- 4) Atelier(s) de groupe :** L'AEIC et le facilitateur programmeront un ou plusieurs ateliers (virtuels) avec l'ensemble des participants, probablement en février 2022, afin d'explorer les questions évoquées et les moyens possibles de les régler.
- 5) Résumé :** Les résultats de ces ateliers seront résumés et distribués au groupe pour examen avant d'être finalisés.

Nous vous serions reconnaissants de nous faire savoir dès que possible si vous souhaitez effectivement participer à cette initiative, et si vous avez des suggestions pour d'autres participants.

Si tel est le cas, un membre de l'équipe communiquera avec vous sous peu pour en discuter et prendre des dispositions. Nous serions également heureux de recevoir tout commentaire ou toute suggestion au sujet l'approche décrite ci-dessus.

Merci d'avance pour votre réponse et votre participation future.

Steve Bonnell

Steve Bonnell, Ph. D.

Manager, Strategic and Regional Assessments  
Impact Assessment Agency of Canada / Government of Canada  
[stephen.bonnell@iaac-aeic.gc.ca](mailto:stephen.bonnell@iaac-aeic.gc.ca) / Tel: (709) 682-4192

Gestionnaire, Évaluations stratégiques et régionales  
Agence d'évaluation d'impact du Canada / Gouvernement du Canada  
[stephen.bonnell@iaac-aeic.gc.ca](mailto:stephen.bonnell@iaac-aeic.gc.ca) / Tél : 709 682-4192



## Pièce jointe 2 – Calendrier

Les points suivants fournissent une chronologie résumée des dates et activités clés :

- 27 mai 2021 : Demande d'évaluation régionale reçue par le ministre de l'Environnement et du Changement climatique.
- 30 novembre 2021 : Réponse du ministre à la demande affichée dans le Registre [Réponse du ministre avec motifs – Canada.ca \[iaac-aeic.gc.ca\]](https://www.canada.ca/iaac-aeic.gc.ca).
- 19 janvier 2022 : Un premier contact avec les participants choisis pour confirmer leur participation, fournir un aperçu du processus de mobilisation prévu, solliciter des commentaires sur la conception du processus et suggérer d'autres personnes à contacter et à inviter.
- 1<sup>er</sup> février 2022 : Appels passés au KMKNO et à d'autres contacts autochtones pour décrire le processus de mobilisation et solliciter leur participation.
- 7 février 2022 : Suivi des courriels envoyés au KMKNO et à d'autres contacts autochtones.
- 16 et 28 février 2022 : Début des réunions individuelles avec les participants.
- 14 mars 2022 : Avis d'activités de mobilisation affiché sur le Registre ([Avis d'activités de mobilisation – Canada.ca \(iaac-aeic.gc.ca\)](https://www.canada.ca/iaac-aeic.gc.ca)) pour inviter tout autre intervenant à participer.
- 25 mars 2022 : le document « Ce que nous avons entendu » est finalisé et envoyé aux participants.
- 30 mars 2022 : Atelier terminé.

Pièce jointe 3 – Document « Ce que nous avons entendu »

**Agence d'évaluation  
d'impact du Canada**

**Impact Assessment  
Agency of Canada**

## Activités de remblayage au bras Northwest, Port d'Halifax, Nouvelle-Écosse

### Processus de mobilisation

En février 2022, l'Agence d'évaluation d'impact du Canada a entamé un processus de mobilisation avec les parties prenantes et les peuples autochtones choisis pour débattre des activités de remblayage au bras Northwest. Ce processus a été lancé conformément aux directives du ministre de l'Environnement et du Changement climatique du Canada dans sa décision de novembre 2021 concernant une demande d'évaluation régionale des activités de remblayage au bras Northwest du port d'Halifax. Dans cette réponse, le ministre a demandé aux fonctionnaires de l'Agence « ... de coordonner des échanges de vues entre les organismes fédéraux, provinciaux et municipaux concernés ainsi que les organisations non gouvernementales afin de débattre davantage de ces questions et d'explorer les moyens possibles de les régler grâce à d'autres processus de réglementation et de planification existants ou potentiels ».

Dans le cadre de ce processus, le personnel de l'Agence a organisé des réunions individuelles de « mobilisation préalable » avec l'ensemble des participants afin d'obtenir des informations et des commentaires initiaux sur cette question, dont les résultats sont résumés dans ce bref document « *Ce que nous avons entendu* ». Ce document de synthèse servira à alimenter un échange de vues avec l'ensemble des participants lors d'un atelier prévu le 30 mars 2022.

### Lois et exigences réglementaires

Les lois suivantes ont été déterminées comme étant considérées ou appliquées au remblayage au bras Northwest :

- La *Loi sur les eaux navigables canadiennes* (Transports Canada);
- La *Loi sur les espèces en péril (LEP)* (Environnement et Changement climatique Canada et Pêches et Océans Canada);
- La *Loi sur les pêches* (Pêches et Océans Canada et Environnement et Changement climatique Canada);
- La *Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs* (Environnement et Changement climatique Canada);
- La *Loi sur la protection du littoral* (ministère de l'Environnement de la Nouvelle-Écosse);
- La *Loi sur l'environnement* (ministère de l'Environnement de la Nouvelle-Écosse);
- Le *Règlement sur l'utilisation des terres du centre régional* (municipalité régionale d'Halifax);
- La *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (Environnement et Changement climatique Canada).

Les principaux organismes de réglementation impliqués dans l'examen des activités de remblayage au bras Northwest sont les suivants :

- Transports Canada (TC) : interférence potentielle avec la navigation;
- Pêches et Océans (MPO) : effets potentiels sur le poisson et son habitat et sur les espèces aquatiques en péril;
- municipalité régionale d'Halifax : réglemente ce qui peut ou ne peut pas être construit sur les terres créées par les terrains intercalaires par le biais du zonage, des marges de recul ou des exigences d'utilisation des terres;
- Environnement et Changement climatique Canada : risque de pollution marine (en raison d'éventuelles activités d'immersion en mer).

### Résumé du processus de délivrance de permis d'aménagement intercalaire

- Transports Canada
  - Traite les demandes dans le cadre du Programme de protection de la navigation (PPN).
  - Les demandes sont examinées et évaluées en fonction de l'interférence potentielle avec la navigation commerciale et récréative.
  - Le processus comprend la mobilisation des Autochtones et une période pour les commentaires publics.
  - Les demandes approuvées peuvent être assorties de conditions.
- Pêches et Océans Canada
  - Évalue les demandes dans le cadre du Programme de protection de l'habitat du poisson (PPHP).
  - Évalue les projets en fonction des répercussions potentielles sur le poisson et son habitat (altération, perturbation ou destruction).
  - Peut être contacté par Transports Canada ou un promoteur pour examiner les demandes et déterminer si une autorisation est nécessaire.
  - Les demandes sont traitées avec pour résultat possible des conseils spécifiques au site pour éviter ou atténuer les répercussions potentielles sur le poisson et son habitat, ou des autorisations de la *Loi sur les pêches* peuvent être requises, qui peuvent être approuvées avec des conditions ou rejetées.
- Administration portuaire d'Halifax
  - Réglemente la circulation dans le port d'Halifax.
  - Ne s'occupe que des lots d'eau postérieurs à la Confédération ou tout lot non concédé lorsqu'il s'agit d'activités de remblayage.
  - Réglemente uniquement le remblayage à des fins industrielles marines; aucun mandat sur le remblayage résidentiel.
- Le ministère de l'Environnement de la Nouvelle-Écosse
  - Est responsable des approbations et de la surveillance de certaines activités de remblayage en vertu des dispositions de la *Loi sur l'environnement* et de ses règlements connexes, y compris l'élimination des matériaux sulfurés.
  - N'a pas compétence sur les lots d'eau antérieurs à la Confédération situés dans un port sous réglementation fédérale.

- Les règlements de la *Loi sur la protection du littoral* concernant les structures côtières seront conçus pour s'appliquer à l'estran (la zone située entre les marques de marée basse et de marée haute).
- Les règlements en vertu de la *Loi sur la protection du littoral* ne seront pas applicables aux lots antérieurs à la Confédération.
- Municipalité régionale d'Halifax
  - Les règlements ne s'appliquent pas actuellement aux terres submergées.
  - Les règlements s'appliquent aux terrains nouvellement créés (résultant d'activités de remblayage) par le biais du zonage, des marges de recul et des exigences en matière d'utilisation des terres.
- Environnement et Changement climatique Canada
  - Examine les activités pour déterminer l'applicabilité de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* et si un permis d'immersion en mer peut être requis.
  - Les activités doivent être menées conformément à la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, à la *LEP*, à la *Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs* et à l'article 36 (3) de la *Loi sur les pêches*.
  - Il joue un rôle consultatif auprès des autres ministères et des promoteurs sur ces questions obligatoires et coordonne et consulte le processus de réglementation si un permis d'immersion en mer est requis.

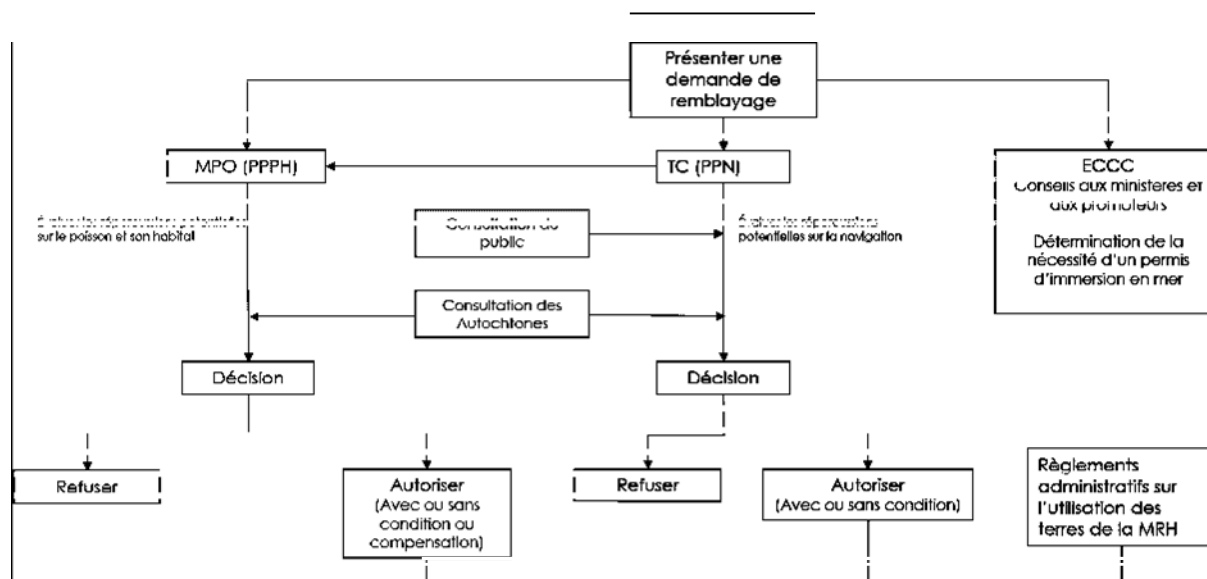


Figure 1 : Aperçu des rôles et responsabilités de réglementation applicables

## Préoccupations et commentaires relatifs au processus de demande de remblayage

- Préoccupations quant au fait que les processus actuels d'approbation des projets intercalaires ne prennent pas en compte et n'évaluent pas toutes les questions environnementales pertinentes et les effets potentiels. Il est urgent d'y remédier immédiatement.

- Certains souhaitent que la municipalité régionale d'Halifax joue un rôle de réglementation accru dans l'examen des propositions d'aménagement intercalaire, parallèlement aux processus existants de TC et du MPO.
- Désir de voir un moratoire immédiat sur les activités de remblayage au bras Northwest, jusqu'à ce qu'un meilleur processus puisse être établi pour examiner les demandes de remblayage.
- Souhaiterait une meilleure harmonisation de tous les niveaux de gouvernement dans l'examen des demandes de remblayage.
- Les effets cumulatifs doivent être pris en compte lors de l'examen des demandes de remblayage.
- Les activités de remblayage proposées doivent être évaluées par rapport au reste des activités qui se déroulent dans le bras Northwest.

### Préoccupations et commentaires relatifs à la navigation

La navigation dans le bras Northwest comprend celle des utilisateurs récréatifs, des opérateurs touristiques, des organisations locales de navigation de plaisance, des pêcheurs commerciaux et autres.

- La crainte que les activités de remblayage ne rétrécissent davantage le bras et n'empêchent finalement tous les navires de naviguer en toute sécurité dans cette zone.
- L'interaction du trafic des navires commerciaux et de plaisance a augmenté dans le bras.
- Les opérateurs touristiques s'inquiètent de la capacité des navires à naviguer en toute sécurité dans le bras, et des risques sécuritaires et économiques associés.
- La crainte que les propriétaires de terrains adjacents sont obligés de remblayer pour maintenir un accès plus sûr à leurs propres lots d'eau, en raison de la possibilité de projets de remblayage adjacents plus importants.
- Répercussions potentielles sur les clubs de yacht, les programmes de voile et les événements de course en raison de la réduction de l'espace navigable, en particulier pendant les périodes d'affluence de l'année.
- Augmentation des problèmes de responsabilité ou d'assurance en cas d'accident dû à une navigation difficile.
- Accidents potentiels, car le remblayage futur réduit l'espace navigable dans le bras Northwest.

### Préoccupations et commentaires relatifs aux répercussions sur l'environnement

Toutes les parties prenantes choisies ont en commun l'objectif de protéger l'environnement.

- Fragilité du littoral et répercussions des altérations permanentes.
- La nécessité de prévenir toute interférence inutile et à grande échelle avec le littoral.
- Les répercussions potentielles sur l'écosystème global (aquatique, aviaire, etc.).
- Répercussions négatives potentielles sur les pêches commerciales (p. ex., le homard) et récréatives en raison des répercussions sur le poisson et son habitat.
- Le rétrécissement du bras pourrait augmenter les dommages causés par les ondes de tempête, ainsi que les marées et les courants qui s'écoulent dans le bras. Cela pourrait augmenter le taux d'érosion du littoral.

- Perturbation du fond marin et libération connexe de contaminants piégés par les activités de remblayage.
- Une volonté de maintenir et d'améliorer l'état du bras, notamment suite aux activités de nettoyage entreprises ces dernières années.
- Types et qualité des matériaux utilisés pour les activités de remblayage et effets associés sur le milieu marin.
- Perte de points de vue importants sur le plan esthétique.

### Autres préoccupations et commentaires

- Préoccupation concernant la création d'un précédent si le remblayage à grande échelle est approuvé.
- Cette question divise les résidents et les utilisateurs du bras.
- Le bras est un lieu d'importance historique, fortement lié à la culture mi'kmaq, et il y a de nombreux sites archéologiques dans la région (p. ex., l'île Deadman, la prison de Melville). Des préoccupations ont été exprimées quant à la perte potentielle de zones d'importance historique et culturelle si de multiples et importantes activités de remblayage sont autorisées dans le bras.
- La pêche et la navigation de plaisance ont une longue histoire en Nouvelle-Écosse.
- Les points d'accès publics doivent être maintenus.
- Une ouverture générale à des activités raisonnables pour protéger la propriété et le littoral, mais une réglementation appropriée doit être en place avant de pouvoir commencer.
- Le bras est une attraction pour les résidents actuels et nouveaux de la province, et il est donc important de maintenir l'accessibilité et la valeur de la zone.
- Des mesures doivent être prises dès maintenant, afin d'éviter que le remblayage à grande échelle ne se produise à l'avenir.

Pièce jointe 4 – Fiche de présence à l'atelier du 30 mars

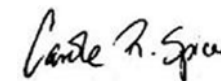
Date: 30 mars 2022 Heure : 9 h HAA

Li En personne  Virtuel

Li Spicer Facilitation Li Client AEIC

Facilitateur(s) : Carole Spicer

Signature :



	Nom	Organisation	Signature
1.	Andy Fillmore	Député, Halifax	Li
2.	Alex MacKinnon	Bureau du député, Halifax	Li
3.	Colin Deacon	Sénateur, N.-É	Li
4.	Stanley Kutcher	Sénateur, N.-É	Li
5.	Steve Bonnell	Agence d'évaluation d'impact	Li
6.	Jeffrey Janes	Agence d'évaluation d'impact	Li
7.	Carys Burgess	Agence d'évaluation d'impact	Li
8.	Jamie-Lynn Bruce	Agence d'évaluation d'impact	Li
9.	Lauchlan Maclean	Agence d'évaluation d'impact	Li
0.	Martyna Krezel	Agence d'évaluation d'impact	Li
1.	Mona Sidarous	Environnement et Changement climatique Canada	Li
2.	Stephen Zwicker	Environnement et Changement climatique Canada	Li
3.	Isabelle Hurley	Environnement et Changement climatique Canada	Li
4.	Mark McLean	Pêches et Océans	Li

	Nom	Organisation	Signature
15.	Mike Wambolt	Pêches et Océans	<input type="checkbox"/>
16.	Donna McLean	Transports Canada	<input type="checkbox"/>
17.	Mélanie Leblanc	Transports Canada	
18.	Norm Thebeau	Transports Canada	<input type="checkbox"/>
19.	Lydia MacKay Swiatkowska	Transports Canada	<input type="checkbox"/>
20.	Gerald Gloade	Première Nation de Millbrook	
21.	Patrick Butler	Kwilmu'kw maw-klusuaqn (Initiative pour les droits des Mi'kmaq)	<input type="checkbox"/>
22.	Angela Birch	Gouvernement de la N.-É.	<input type="checkbox"/>
23.	John Somers	Gouvernement de la N.-É.	<input type="checkbox"/>
24.	Elise Martino	Municipalité régionale d'Halifax	<input type="checkbox"/>
25.	John Traves	Municipalité régionale d'Halifax	<input type="checkbox"/>
26.	Patty Cuttell	Conseillère d'Halifax	<input type="checkbox"/>
27.	Lane Farguson	Administration portuaire d'Halifax	<input type="checkbox"/>
28.	Allan Shaw	Membre de la collectivité	<input type="checkbox"/>
29.	Anthony Rosborough	Membre de la collectivité	<input type="checkbox"/>
30.	Justin Stewart	Membre de la collectivité	

Présence à l'atelier

	Nom	Organisation	Signature
31.	<b>Leslie Shaw</b>	<b>Membre de la collectivité</b>	<input type="checkbox"/>
32.	<b>Michelle Raymond</b>	<b>Membre de la collectivité</b>	<input type="checkbox"/>
33.	<b>Phillip Saunders</b>	<b>Membre de la collectivité</b>	<input type="checkbox"/>
34.	<b>Will Balser</b>	<b>Ecology Action Centre</b>	<input type="checkbox"/>

## Pièce jointe 5 – Notes de la réunion de l’atelier

### Activités de remblayage dans le port d’Halifax – Notes de réunion de l’atelier

30 mars 2022, 9 h à 12 h 30 Heure de l’Atlantique

**Mots d’ouverture :** S. Bonnell (AEIC)

**Commentaires et attentes de l’atelier :** C. Spicer (facilitateur)

#### *Attentes*

- Cette séance a pour but de donner à chacun l’occasion de se réunir pour débattre des problèmes soulevés concernant les activités de remblayage au bras Northwest. Cette séance n’a pas pour but de modifier les lois, les règlements ou le processus d’octroi de permis. C’est, toutefois, une occasion de s’informer davantage sur la complexité de ces activités et sur les processus législatifs actuels qui les régissent.
- Cet atelier n’est pas destiné à traiter d’une application spécifique de remblayage passée, actuelle ou future.

#### *Résumé de ce que nous avons entendu :*

- Il y a plusieurs lois considérées ou appliquées au bras Northwest;
- Les principaux organismes de réglementation sont Transports Canada, Pêches et Océans Canada (MPO) et la municipalité régionale d’Halifax (MRH);
- Un diagramme décrivant le processus présentation de demande a été fourni;
- Des préoccupations ont été exprimées au cours des rencontres individuelles, qui concernent principalement la navigation et les répercussions environnementales;
- Il existe une volonté commune des participants de travailler ensemble à la recherche d’une solution.

#### *Notes de la réunion*

##### *Commentaires ou discussion :*

- Les participants ont fait remarquer qu’il y a une bonne intendance environnementale de la part des propriétaires, mais ont souhaité savoir les résultats et le calendrier de ce processus de mobilisation. Il est à craindre que les mesures ne soient pas prises assez rapidement pour éviter que les demandes actuelles de remblayage ne soient approuvées.
- Le facilitateur a confirmé que le résultat de ce processus de mobilisation est de recueillir des commentaires et de se concentrer sur un dialogue respectueux. Après l’atelier, un rapport sera fourni aux participants pour examen avant d’être finalisé.

- Les participants ont demandé s'il y avait des personnes ayant participé ou ayant été rencontrées qui étaient en faveur du remblayage dans le bras. Le facilitateur a fait remarquer qu'il n'allait pas parler pour quelqu'un en particulier et que les résultats des rencontres individuelles étaient fournis dans le document de synthèse « Ce que nous avons entendu ».
- ECCC a proposé de fournir un meilleur résumé de son mandat et pourrait régler les questions ou faciliter les échanges de vues si nécessaire. ECCC mettra à jour le document de synthèse « Ce que nous avons entendu » pour refléter ces renseignements.
- La MRH a parlé de la navigation et des problèmes de sécurité qui y sont liés. Les préoccupations relatives à la navigation étaient axées sur les activités de voile dans le bras, et lorsque les bateaux entrent et sortent du port, en particulier par temps de brouillard. Il a été fait remarquer que le bras est déjà un corps étroit pour la voile, et que les multiples remblayages le rendront encore plus petit. Les voiliers se déplacent rarement en ligne droite, et un remblayage accru pourrait restreindre davantage l'espace dont disposent les bateaux pour naviguer en toute sécurité dans le bras.
- La MRH reconnaît les problèmes évoqués et a entamé des discussions avec Transports Canada au sujet de la compétence. Ils ont fait remarquer qu'ils recherchent un consensus avec les partenaires fédéraux, et qu'ils se sont engagés et ont collaboré avec divers ministères provinciaux et fédéraux sur les questions portuaires. Ils ont également fait remarquer qu'un moratoire a été demandé par le maire Savage, car la ville estime que le processus de demande de construction intercalaire ne permet pas de régler de manière adéquate les répercussions potentielles.
- Certains participants ont souligné la nécessité d'une réflexion ou solution à court terme. En ce qui concerne le résumé de ce que nous avons entendu, il a été souligné qu'il fallait trouver une solution de toute urgence. Il a été demandé s'il y avait une reconnaissance commune de la voie à suivre et des prochaines étapes.
- Le facilitateur a confirmé qu'il n'y aurait pas d'engagement aujourd'hui de la part des organismes gouvernementaux. L'atelier se concentrera sur l'examen de la mise à jour du document de synthèse « Ce que nous avons entendu » et sur une discussion générale. Un rapport sera fourni aux participants après l'atelier.
- Les sénateurs ont expliqué les raisons de leur implication. Ils examinent le fonctionnement du gouvernement et la façon dont les processus se déroulent, et vérifient si les lois atteignent les objectifs pour lesquels elles ont été élaborées. Toutefois, comprendre l'impact de la manière dont les lois atteignent ou non leur objectif est un processus complexe. L'importance des règlements a été soulignée, mais il a été fait remarquer qu'il est troublant de voir que les règlements ne servent pas efficacement le public dans ce cas.
- Les participants ont fait remarquer l'importance des effets cumulatifs de ces remblayages au fil du temps (p. ex., perte d'un tiers du bras, réduction de moins de la moitié de l'espace de l'embouchure) et de ce qui est considéré comme une « appropriation privée des eaux publiques ». Il a été déclaré que les effets cumulatifs et

la vue du bras dans son ensemble doivent être pris en compte lors de l'examen des demandes de construction intercalaire.

- Les élus ont fait remarquer que lors des échanges de vues antérieurs avec le ministre des Transports, la décision de ne pas poursuivre une étude de navigation a été prise. Il a été fait remarquer que nous ne devrions pas manquer cette occasion de fournir plus d'informations au ministre et que ce processus conduira, nous l'espérons, à une étude plus large pour l'avenir.
- La MRH a déclaré que la municipalité serait heureuse de procéder à une étude de navigation plus large, car aucun processus plus vaste n'est envisagé lorsque les demandes d'aménagement intercalaire sont examinées (c'est-à-dire que les demandes sont évaluées isolément).
- Certains participants ont fait remarquer et apprécié les préoccupations relatives à la navigation. Il y a eu une discussion sur l'affaire juridique Thibeault contre Canada, qui a établi que la compétence fédérale ne signifie pas que les considérations relatives à la navigation sont les seules à prendre en compte et que le ministre a donc la capacité ou discrétion d'examiner d'autres considérations, en plus de la navigation. Cependant, il a également été fait remarquer ce qui suit :
  - il est difficile de faire avancer cette approche consistant à prendre en compte d'autres préoccupations telles que l'environnement, les droits des Autochtones, etc.;
  - de multiples niveaux de compétence s'appliquent au bras Northwest, mais tous les niveaux de gouvernement ne choisissent pas d'appliquer leur compétence. Une référence spécifique a été faite à la province et à la municipalité (qui dérive de la province). Les eaux intérieures, comme le bras, relèvent de la compétence des autorités locales, et il a été suggéré que la MRH est trop prudente dans l'application des règlements municipaux et que les approches ou lois fédérales et provinciales peuvent coexister. Le participant a fait remarquer qu'il y a un malentendu fondamental au sujet de ces lots submergés et qu'ils existent en fait en vertu des lois provinciales.
  - Il a été suggéré que les lots ne soient pas considérés comme des lots « antérieurs à la confédération » (car ce terme désigne en fait des lots de lac), mais que la province et la municipalité ont une compétence constitutionnelle – ces niveaux de gouvernement peuvent refuser d'approuver une demande d'aménagement intercalaire en vertu de leurs propres lois. Il a été déclaré que c'est sur ce point que les conversations doivent se concentrer.
- Les participants ont fait remarquer qu'une réglementation appropriée nécessite une approche coordonnée. Dans le passé, il existait une politique selon laquelle le gouvernement fédéral ne prenait pas de décision sans l'approbation des gouvernements locaux (c'est-à-dire la ville d'Halifax). Les demandes ont été approuvées, refusées ou modifiées. Il a été suggéré que Transports Canada ait la capacité de prendre en compte ces considérations latérales en ce qui concerne la province et la municipalité et il a également été suggéré de faire participer les instances municipales.

- Un sénateur a suggéré que cette réunion pourrait déboucher sur une action et a convenu qu'il incombait aux sénateurs de promouvoir le bien public par le biais des lois et des règlements. Le bras Northwest est un bien public, et il a été fait remarquer que le bras de mer présente de nombreux autres avantages, notamment une importance historique, une signification autochtone, un attrait pour les immigrants, une valeur culturelle, etc. Il a été souligné que le temps est compté et que si nous prenons trop de temps pour essayer de comprendre les choses, une plus grande partie du bras sera perdue.
- La MRH a appuyé les commentaires des sénateurs et a fait remarquer que le processus d'élaboration des règlements de 2007 a donné lieu à des modifications visant à décourager les lots intercalaires. Cependant, les modifications n'ont pas fonctionné comme prévu et les demandes de construction intercalaire ont continué à être soumises sans tenir compte des restrictions. Au cours du processus de modification du règlement, il a été reconnu qu'il fallait travailler davantage sur les problèmes d'aménagement intercalaire. Pour y remédier, un comité a été créé avec pour mandat d'améliorer les communications, d'examiner les lois et les règlements et de faciliter la collaboration entre les différents niveaux de gouvernement pour traiter la question des terrains intercalaires. Il a été suggéré lors de cet atelier qu'un autre résultat du processus de mobilisation pourrait être la réactivation du comité de 2007.
- Le ministère de l'Environnement de la Nouvelle-Écosse a fait remarquer que, du point de vue provincial, le bras est considéré comme un port réglementé par le gouvernement fédéral, de sorte qu'il n'y a pas de compétence provinciale et que les lots sont effectivement considérés comme « antérieurs à la Confédération ». Il a été fait remarquer que la nouvelle *Loi sur la protection du littoral* (qui a été adoptée et entrera en vigueur en 2023; le règlement est en cours d'élaboration) ne s'applique pas dans ce cas, parce qu'elle fonctionne par le biais d'autres lois sur les terres publiques provinciales submergées par le biais de permis liés à la *Loi sur les terres domaniales*.
- Les participants ont mentionné l'effet en cascade des infrastructures dans le bras (quais, remblais, etc.) et la réduction des eaux de surface du bras et de l'embouchure qui en résulte. Les effets indirects de cette situation comprennent la réduction de la capacité de rinçage du bras, ce qui fait que les niveaux d'eau continuent de monter avec l'augmentation des remblayages, ce qui augmente le risque d'inondations importantes, entraîne des répercussions de l'énergie des vagues sur les propriétés adjacentes et augmente les taux d'érosion et les effets sur l'hydrologie.
- Le KMKNO a indiqué qu'il assistait à cet atelier pour observer et faire savoir aux autres participants qu'il est en consultation avec Transports Canada en ce qui concerne les demandes individuelles de remblayage et qu'il a des préoccupations, notamment en ce qui concerne les répercussions sur les droits issus de traités en vertu de l'article 35 et l'archéologie sous-marine des empreintes de remblayage.
- Un participant a indiqué, en réponse aux remarques du ministère de l'Environnement de la Nouvelle-Écosse, qu'il est nécessaire d'adopter une loi provinciale et que certaines options législatives sont en place, mais il convient que la *Loi sur la protection du littoral* n'est pas la loi qui régit les activités de remblayage. Il a été suggéré de considérer le

pouvoir municipal sur les quais et que, puisque la MRH taxe ces lots, elle a donc la compétence pour les régler.

- Les participants ont demandé à nouveau s'il y avait des arguments en faveur du remblayage. Le facilitateur a fait remarquer que certains n'étaient pas en faveur d'un moratoire complet, mais n'ont pas voulu donner de noms. Certains participants ont souhaité clarifier le « caractère raisonnable » du remblayage – ils ne sont pas intéressés par les personnes qui ont plaidé en faveur du remblayage, mais par les types d'arguments qui ont été avancés.
- Transports Canada a fait remarquer qu'il doit rester dans le cadre des lois, mais que les gens ont été entendus et que les perspectives et les préoccupations seront partagées au sein du Ministère. Le personnel a également fait remarquer qu'il ne connaissait pas le groupe de travail qui avait été formé en 2007 et qu'il serait intéressé à en savoir plus.
- Le MPO a fait des commentaires sur le processus de protection du poisson et de son habitat et sur le fait que le ministère doit travailler dans les limites de ses lois. Il a été confirmé que des examens de la réglementation sont effectués pour tous les projets de remblayage, et qu'il existe une collaboration avec Transports Canada et les ministères provinciaux sur les questions relatives aux demandes de remblayage. Il y a application des lois fédérales et évaluation des impacts potentiels en vertu de la *Loi sur les pêches* et de la *Loi sur les espèces en péril*. Des liens (voir ci-dessous) vers cette information en ligne ont été fournis par le MPO et il a également été noté qu'il y a un processus de commentaires publics en cours sur les règlements concernant la protection des rivages.
- Transports Canada et le ministère des Pêches et des Océans ont tous deux indiqué que leurs lois et leurs règlements font ou feront l'objet d'une révision. La *Loi sur les pêches* fait actuellement l'objet d'une révision législative, et la *Loi sur les eaux navigables canadiennes* sera révisée en 2024. Ces processus comprendront une mobilisation du public, où les parties prenantes pourront fournir un retour d'information sur les types d'éléments à prendre en compte dans les lois et les règlements.
- D'autres participants ont fait remarquer que même si l'examen de la réglementation sera important, le moment choisi pour le faire ne permettra probablement pas de régler les problèmes immédiats qui se posent actuellement dans le bras Northwest.
- Le MPO et Transports Canada ont tous deux fait remarquer qu'ils doivent examiner les choses dans une perspective nationale.
- Certains participants se sont dits préoccupés par le précédent qui a été créé (pour approuver les demandes et envisager des moyens d'accommodement, tels que la compensation) et ont suggéré que les ministères ont plus de marge de manœuvre qu'ils n'en ont, pour approuver ou rejeter les demandes. Il a été déclaré que presque tout le monde veut un moratoire et a demandé s'il pourrait y avoir une étape pour examiner ce que les gens veulent, et non un précédent. Les lois sont de portée générale, mais il a été suggéré que l'interprétation n'est pas correcte et a encouragé la création d'un nouveau précédent.

*Récapitulation :*

- Il a été demandé si le rapport de ce processus de mobilisation sera disponible publiquement. L'Agence a indiqué qu'elle assurerait le suivi de cette question et qu'il est possible que le rapport soit publié.
- L'Agence s'est engagée à mettre à jour et à finaliser le document de synthèse « Ce que nous avons entendu », à le fournir aux participants et à l'afficher dans son registre.
- Les participants ont demandé que la liste des présences aux réunions leur soit fournie. Cette tâche a été effectuée.

*Liens fournis par le MPO :*

- La plateforme de mobilisation du Programme de protection du poisson et de son habitat du MPO (<https://parlonshabitatdupoisson.ca/fr/>).
- Information sur l'examen par le MPO des projets près de l'eau pour protéger le poisson et son habitat : Projets près de l'eau ([Projets près de l'eau \(dfo-mpo.gc.ca\)](https://dfo-mpo.gc.ca/projets-proches-de-l'eau)).

