

SOLLICITATION DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Détermination de la portée de l'étude approfondie

établie en vertu du paragraphe 21(1) de la
Loi canadienne sur l'évaluation environnementale

pour le

**Projet d'agrandissement du terminal Fairview (phase II)
(y compris l'embranchement Kaien)**

à

Prince Rupert, Colombie-Britannique

proposé par

L'Autorité portuaire de Prince-Rupert
et
la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada

Document rédigé par

Environnement Canada,
Pêches et océans Canada,
et
l'Office des transports du Canada

Numéro de référence du Registre canadien d'évaluation environnementale :

08-03-37956

26 mai 2009

Page réservée

Table des matières

1.0 INTRODUCTION.....	1
1.1 Objet du document.....	1
1.2 Description sommaire du projet.....	2
1.2.1 Échéancier prévu	3
2.0 ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE FÉDÉRALE.....	6
2.1 Contexte réglementaire.....	6
2.2 Niveau d'évaluation environnementale	7
2.3 Aperçu du processus d'évaluation environnementale.....	8
2.4 Coordination des activités fédérales	9
3.0 APERÇU DU PROJET.....	10
3.1 Ouvrages et activités.....	10
3.1.1 Phase de construction.....	10
3.1.2 Phase d'exploitation	14
4.0 PORTÉE.....	15
4.1 Portée du projet.....	16
4.2 Facteurs à prendre en compte	17
4.3 Portée des facteurs à prendre en compte	18
4.3.1 Effets environnementaux.....	18

Liste des tableaux

Tableau 1 – Calendrier prévu	3
------------------------------------	---

Liste des figures

Figure 1 Projet d'agrandissement du terminal Fairview (phase II) – Emplacement du terminal	3
Figure 2 Projet d'agrandissement du terminal Fairview (phase II) – Emplacement des embranchements et du triangle de virage du CN.....	3
Figure 3 Plan d'implantation du terminal.....	11
Figure 4 Plan d'implantation des embranchements et du triangle de virage	11

Page réservée

1.0 INTRODUCTION

1.1 Objet du document

Le présent document vise à faciliter la consultation publique sur la portée de l'évaluation environnementale relative à la deuxième phase du Projet d'agrandissement du terminal Fairview, y compris l'embranchement Kaien (le projet). L'administration portuaire de Prince Rupert (APPR), en collaboration avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN), projette le prolongement d'un quai, l'agrandissement des installations intermodales et de conteneurs nouvellement construites du terminal Fairview actuel ainsi que la construction de deux embranchements ferroviaires, d'une route d'accès et d'un triangle de virage pour locomotives sur les terrains du Port de Prince Rupert, les terrains du CN et les terres provinciales de l'île Kaien à Prince Rupert en Colombie-Britannique (C.-B.).

Aux fins de cette évaluation environnementale, le projet, dont la portée est définie à la section 4.1 du présent document, est assujéti au *Règlement sur la liste d'étude approfondie* pris en application de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCÉE), et doit faire l'objet d'une étude approfondie. Le ministère des Pêches et Océans Canada (MPO), Environnement Canada (EC) et l'Office des transports du Canada (OTC) ont confirmé être les autorités responsables (AR) compte tenu de leur responsabilité en matière de délivrance des autorisations prévues dans le *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées* pris en vertu de la LCÉE. Par conséquent, le MPO, EC et l'OTC doivent s'assurer que l'évaluation environnementale (ÉE) est menée en conformité avec la LCÉE.

En plus de respecter les exigences de la LCÉE, l'APPR est chargée de veiller à ce qu'une évaluation des effets environnementaux soit entreprise en conformité avec le *Règlement sur l'évaluation environnementale concernant les administrations portuaires canadiennes* (RÉEAPC) avant le début des travaux de construction associés au projet.

Selon le paragraphe 21 (1) de la LCÉE, quand un projet est visé par le *Règlement sur la liste d'étude approfondie*, les AR veillent à la tenue d'une consultation publique sur :

- la portée proposée du projet aux fins d'évaluation environnementale;
- les éléments à prendre en compte dans le cadre de l'évaluation;
- la portée de ces éléments;
- la question de savoir si l'étude approfondie permet l'examen des questions soulevées par le projet.

Le présent document décrit le projet ainsi que la démarche recommandée pour l'évaluation à réaliser par l'APPR, le MPO, EC et l'OTC. Il contient des renseignements sur le processus fédéral d'ÉE énoncé dans la LCÉE et le RÉEAPC et vise à aider le public à formuler ses commentaires à l'égard des quatre points énoncés ci-dessus.

Selon le paragraphe 21(2) de la LCÉE, les AR doivent, après la tenue de la consultation publique, présenter au ministre fédéral de l'Environnement un rapport sur :

- la portée du projet, les éléments à prendre en compte dans le cadre de l'évaluation et la portée de ceux-ci;
- les préoccupations du public;
- la possibilité d'effets environnementaux négatifs;
- la question de savoir si l'étude approfondie permet l'examen des questions soulevées par le projet.

Les AR doivent aussi recommander au ministre de poursuivre l'évaluation environnementale par étude approfondie ou de la renvoyer pour examen à un médiateur ou à une commission.

L'APPR et le CN ont amorcé le processus d'évaluation environnementale en soumettant un document qui décrit le projet envisagé : (*Project Description : Fairview Terminal Phase II Facility Expansion, Kaien Island, BC*). En vertu du RÉEAPC et comme il est indiqué ci-dessous, l'APPR doit mener une étude approfondie de tous les aspects du projet, à savoir ceux touchant les composantes maritimes et terrestres. L'APPR et le CN doivent collaborer avec les AR chargées de mener l'ÉE en conformité avec la LCÉE.

1.2 Description sommaire du projet

L'APPR est un organisme fédéral chargé de l'exploitation d'un port situé sur la côte nord de la Colombie-Britannique. L'APPR, en collaboration avec le CN, projette le prolongement d'un quai ainsi que l'agrandissement des installations intermodales et de conteneurs du terminal Fairview, qui se trouvent sur les terrains du Port de Prince Rupert et sur une partie des terres provinciales de l'île Kaien. L'emplacement prévu pour la phase II du terminal se situe par 54° 16' 49" de latitude Nord et 130° 21' 31" de longitude Ouest sur une parcelle de 35 hectares (90 acres) de terres fédérales et provinciales. Le projet consiste essentiellement à aménager :

- un terrain gagné sur la mer (remplissage) d'environ 16 hectares (40 acres) pour la construction du quai et l'agrandissement d'une partie des installations intermodales et de conteneurs;
- jusqu'à 14 voies ferrées (environ 14 000 m linéaires de voie);
- des installations et des infrastructures de soutien;
- deux embranchements ferroviaires du côté donnant sur la mer de la voie principale existante, ce qui exige le remplissage d'environ deux hectares de terrain sous la laisse de haute mer;
- un accès routier à proximité des deux embranchements pour l'inspection et l'entretien courant du matériel ferroviaire;
- un triangle de virage pour les locomotives à l'extrémité sud de l'île Kaien (extrémité nord du Port Porpoise), ce qui exige le remplissage d'environ un hectare de terrain.

1.2.1 Échéancier prévu

Voici l'échéancier prévu à des fins de révision, pour la construction et l'exploitation du Projet.

Tableau 1 – Calendrier prévu

Activité	Calendrier
Examen des résultats de l'ÉE	Été 2009 – Hiver 2010
Délivrance des permis	2010
Construction	Été/automne 2010 – Hiver 2012
Exploitation	2012 – 2060 (donnée approximative)

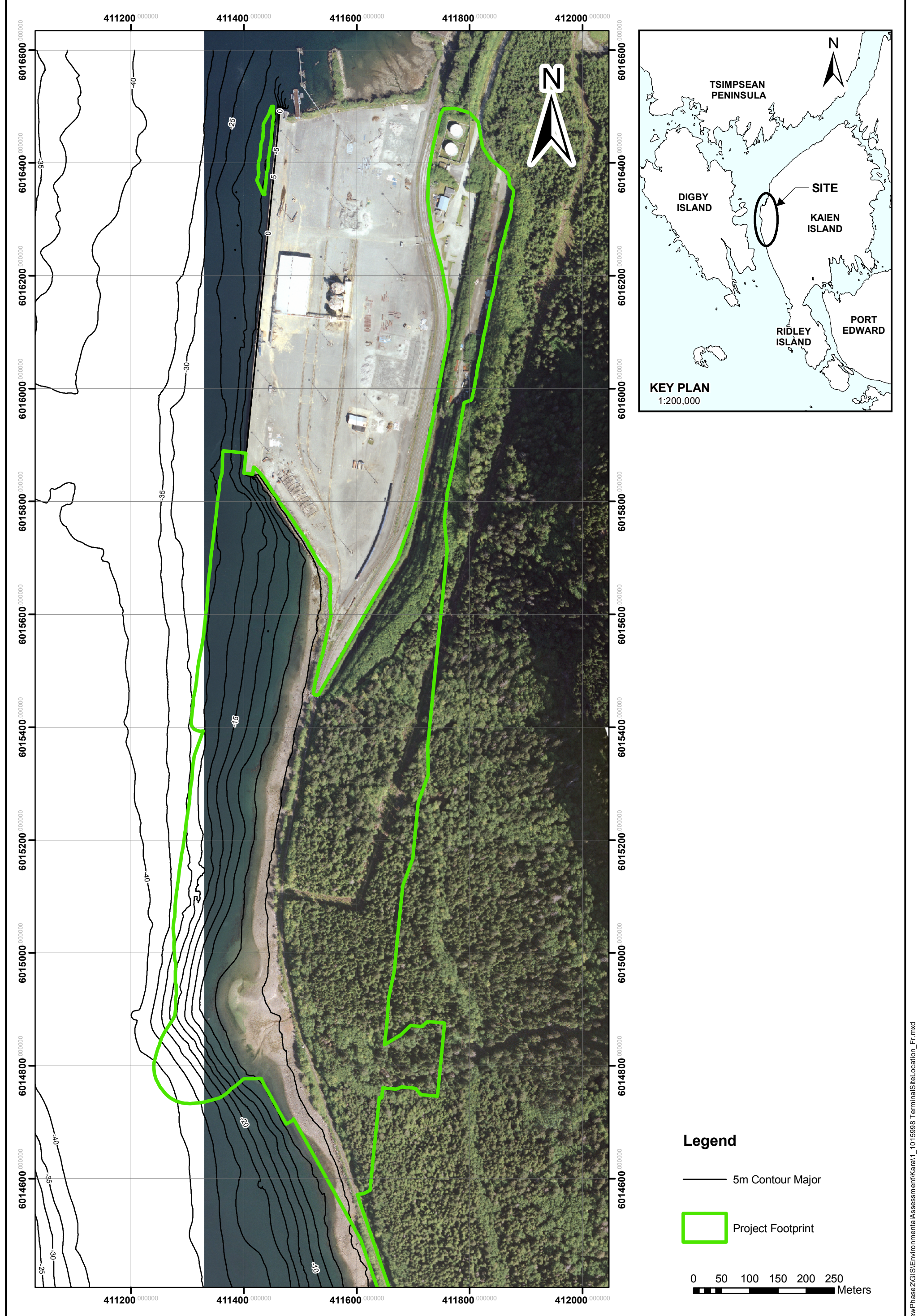
On trouvera d'autres renseignements sur le projet à la section 3.0.

Les figures 1 et 2 ci-dessous montrent l'emplacement du projet. Le budget d'investissement prévu s'élève à 600 millions de dollars, ce qui comprend à la fois la composante du projet relevant de l'APPR (585 millions de dollars) et celle du CN (15 millions de dollars).

Figure 1 Projet d'agrandissement du terminal Fairview (phase II) – Emplacement du terminal

Figure 2 Projet d'agrandissement du terminal Fairview (phase II) – Emplacement des embranchements et du triangle de virage du CN

(voir pages suivantes)

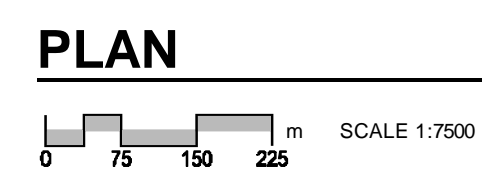


Jacques Whitford AXYS Ltd.
 4370 Dominion Street
 Burnaby, British Columbia
 V5G 4L7
 Tel. (604) 436 3014
 Fax. (604) 436 3752

**FAIRVIEW TERMINAL
 PHASE II
 EXPANSION PROJECT**

**Projet d'agrandissement
 du terminal Fairview (phase II) -
 Emplacement du terminal**

PROJECTION UTM - Zone 9	DRAWN BY NP
DATUM NAD 83	CHECKED BY KH
DATE 7/04/2008	FIGURE NO. 1



	REGION West Canada	SUBDIVISION Skeena	MILE 88.0
	CN PROJECT NO. 0431-61518	CN DRAWING NO.	

DO NOT SCALE THIS DOCUMENT. ALL MEASUREMENTS MUST BE OBTAINED FROM STATED DIMENSIONS.

© 2007 UMA ENGINEERING LTD. ALL RIGHTS RESERVED. THIS DOCUMENT IS PROTECTED BY COPYRIGHT LAW AND MAY NOT BE REPRODUCED IN ANY MANNER, OR FOR ANY PURPOSE EXCEPT BY THE WRITTEN PERMISSION OF UMA ENGINEERING LTD.

PROFESSIONAL SEALS

CONCEPT ONLY

A	I/R	YY/MM/DD	ISSUE/REVISION DESCRIPTION	DRN	CHK	DES	ENG	IDR	APP

UMA | AECOM

CN
KSA 2007-01
Nemoto Siding Extension Conceptual Plan

PROJECT NUMBER 0431-615-18	DRAWING NUMBER 00-CT1000	ISSUE/REVISION A
--------------------------------------	------------------------------------	----------------------------

2.0 ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE FÉDÉRALE

2.1 Contexte réglementaire

Selon le paragraphe 5 (1) de la LCÉE, un projet peut être assujéti à une évaluation environnementale si une autorité fédérale :

- en est le promoteur;
- accorde à un promoteur un financement ou toute autre aide financière;
- autorise la cession d'un territoire domanial, notamment par vente ou cession à bail;
- accorde un permis, une licence ou toute autre autorisation aux termes du *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées*.

Ces mesures envisagées par les autorités fédérales sont communément désignées « éléments déclencheurs ». Dans le cas du présent projet, ce sont les approbations fédérales exigées en vertu du *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées* qui constituent les éléments déclencheurs de l'ÉE prescrite par la LCÉE.

En vertu de leurs responsabilités en matière de réglementation fédérale, le MPO, EC et l'OTC doivent veiller à la réalisation d'une ÉE avant la délivrance des autorisations et permis fédéraux. On prévoit que les autorisations ci-après seront nécessaires :

- autorisation accordée par le MPO pour toute activité qui risque d'entraîner la détérioration, la destruction ou la perturbation de l'habitat du poisson (DDPH), conformément au paragraphe 35 (2) de la *Loi sur les pêches*. Parmi les « déclencheurs » associés au projet, on trouve :
 - le remplissage d'un terrain d'environ 16 hectares en milieu marin pour la construction du quai et du terminal;
 - la dérivation des eaux pour la construction des installations intermodales et d'entreposage;
 - le remplissage d'un terrain d'un hectare au-dessous de la laisse de haute mer ainsi que d'un habitat riverain de 2,2 hectares au-dessus de la laisse de haute mer pour l'aménagement des embranchements ferroviaires et de la route d'accès;
 - le prolongement d'environ 15 ponceaux du côté donnant sur la mer de la voie actuelle pour permettre la construction des embranchements ferroviaires et de la route d'accès;
 - le remplissage d'un hectare d'une lagune pour la construction du triangle de virage des locomotives;
- permis délivré par EC pour l'immersion des déblais de dragage (à l'extérieur des limites du port, c.-à-d. au passage de Brown), conformément au paragraphe 127 (1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*,
- autorisation donnée par l'OTC pour la construction d'une voie ferrée, conformément aux paragraphes 98 (2) et 98 (3) de la *Loi sur les transports*

du Canada. L'autorisation accordée aux termes du paragraphe 98 (3) sera probablement nécessaire, car les deux embranchements prévus, bien qu'ils soient situés à moins de 100 m de l'axe de la voie existante, ont une longueur supérieure à 3 km.

En plus des autorisations prévues ci-dessus, le projet est assujéti à toutes les autres lois fédérales et provinciales applicables.

D'autres autorités fédérales peuvent être consultées au cours de l'évaluation. On s'attend notamment à recevoir des recommandations de Parcs Canada en matière archéologique et patrimoniale et de Santé Canada, en ce qui a trait à la santé humaine.

En plus de respecter les exigences de la LCÉE, l'APPR est tenue d'évaluer les effets environnementaux de tout projet situé dans les limites du port et sur les terrains dont elle est responsable. En effet, selon le RÉEAPC, une autorité portuaire canadienne (APC) doit mener une ÉE d'un projet avant d'exercer une des attributions énoncées aux paragraphes 5 (1) a) à c) de la LCÉE. Cette responsabilité est également stipulée au paragraphe 9 (1) de la LCÉE, lequel prescrit qu'une ÉE doit être réalisée quand l'APC autorise, entre autres, la cession d'un territoire domanial qu'elle administre, notamment par vente ou cession à bail en vue de la mise en œuvre, en tout ou en partie, d'un projet.

Selon l'article 6 du RÉEAPC, l'APPR a la responsabilité de déterminer la portée de tout projet qui doit faire l'objet d'une ÉE et, selon l'article 17, d'établir la portée des éléments à examiner dans le cadre de l'étude approfondie (ces deux aspects étant désignés globalement « portée de l'évaluation »). De même, aux termes du paragraphe 15 (1) de la LCÉE, les AR sont chargées de déterminer la portée de tout projet devant faire l'objet d'une ÉE, et selon l'article 16, les facteurs à prendre en compte et la portée de ceux-ci.

Quand plusieurs AR sont associées à un projet, elles doivent définir conjointement la portée de l'évaluation. De plus, le RÉEAPC permet à l'APPR de coordonner ses responsabilités et ses fonctions avec celles des AR. Ainsi, l'APPR et les AR ont convenu d'établir conjointement la portée de l'évaluation du présent projet.

Le Projet est aussi assujéti à la *Environmental Assesment Act (Colombie-Britannique)*. En vertu d'un protocole d'accord conclu entre les organismes fédéraux et le British Columbia Environmental Assessment Office, le processus fédéral d'évaluation environnementale du projet est équivalent au processus provincial prévu à l'article 27 de la *Environmental Assessment Act (Colombie-Britannique)*.

2.2 Niveau d'évaluation environnementale

Le paragraphe 5 b) du RÉEAPC ainsi que l'article 21 de la LCÉE stipulent qu'une étude approfondie doit être effectuée dans le cas des projets visés par le *Règlement sur la liste d'étude approfondie* pris en application de la LCÉE. Le paragraphe 28 c) du *Règlement sur la liste d'étude approfondie* exige la réalisation d'une étude approfondie dans le cadre de la construction, de la désaffectation ou de la fermeture

d'un terminal maritime conçu pour recevoir des navires de plus de 25 000 TPL, sauf si ce terminal est situé sur des terres qui sont couramment utilisées comme terminal maritime, qui l'ont été par le passé ou qui sont destinées à un tel usage en vertu d'un plan d'occupation des sols ayant fait l'objet de consultations publiques. Comme seule une partie des terrains visés par le projet ont été destinés à une telle utilisation dans un plan d'occupation des sols (APPR, 2000) ayant fait l'objet d'une consultation publique. Par conséquent les AR ont déterminé qu'une étude approfondie doit être effectuée pour permettre la réalisation du projet.

2.3 Aperçu du processus d'évaluation environnementale

Bien qu'ils se ressemblent à plusieurs égards, le processus d'ÉE effectué par l'APPR en vertu du RÉEAPC et celui mené par les AR aux termes de la LCÉE sont différents, notamment en ce qui a trait à la simplification du processus prévu par le RÉEAPC, qui tient compte de l'environnement concurrentiel dans lequel les APC sont appelées à agir.

Le paragraphe 21 (1) de la LCÉE exige que les AR offrent au public la possibilité de donner son point de vue sur la portée de l'évaluation et sur la question de savoir si l'étude approfondie permet l'examen des questions soulevées par le projet. L'APPR n'est pas tenue de consulter le public à cet égard. Toutefois, comme il a été mentionné plus haut, l'APPR et les AR ont convenu d'établir conjointement la portée de l'évaluation et par conséquent, le processus décrit ci-dessous est axé sur celui que les AR doivent respecter. Les principales différences entre ce processus et celui auquel est assujettie l'APPR sont indiquées.

En vertu du paragraphe 21 (2) de la LCÉE, les AR doivent, après la tenue d'une consultation publique, présenter au ministre fédéral de l'Environnement un rapport sur :

- la portée du projet, les éléments à prendre en compte dans le cadre de l'évaluation et la portée de ceux-ci;
- les préoccupations du public;
- la possibilité d'effets environnementaux négatifs;
- la question de savoir si l'étude approfondie permet l'examen des questions soulevées par le projet.

Les AR doivent aussi recommander au ministre de poursuivre l'évaluation environnementale par étude approfondie ou de la renvoyer à un médiateur ou à une commission.

Après avoir examiné le rapport et les recommandations des AR, le ministre de l'Environnement, s'il le juge à propos, renvoie le projet aux AR pour qu'elles poursuivent l'étude approfondie ou le soumet à un médiateur ou à une commission d'examen. Si le ministre opte pour l'étude approfondie, le projet ne peut pas faire l'objet ultérieurement d'une médiation ni d'un examen par une commission.

Tout projet renvoyé par le ministre à un médiateur ou à une commission d'examen n'est plus visé par les dispositions de la LCÉE régissant l'étude approfondie. Après

consultation des AR et des autres parties en cause, le ministre de l'Environnement nomme le médiateur ou les membres de la commission d'examen et fixe leur mandat. Toutefois, l'APPR peut continuer son étude approfondie du projet, conformément au RÉEAPC.

Quand le ministre de l'Environnement opte pour l'étude approfondie, les AR doivent mener une ÉE et remettre un rapport d'étude approfondie (RÉA) au ministre et à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACEE). L'APPR et les AR prévoient rédiger un seul RÉA afin de respecter à la fois les exigences du RÉEAPC et celles de la LCÉE.

Après la présentation du RÉA, l'ACEE et l'APPR solliciteront le point de vue du public sur le rapport. Le ministre de l'Environnement peut demander des renseignements supplémentaires ou exiger que les questions soulevées par le public fassent l'objet d'un examen plus détaillé avant la publication de la déclaration de la décision d'évaluation environnementale. Une fois la déclaration rendue publique, le ministre de l'Environnement renvoie le projet aux AR pour qu'elles prennent les mesures appropriées. Si le ministre arrive à la conclusion que le projet ne risque pas d'avoir des effets environnementaux négatifs importants, les AR peuvent exercer l'une des prérogatives ou effectuer l'une des tâches ou fonctions permettant la réalisation du projet. L'APPR n'a pas besoin de l'avis du ministre, mais peut décider d'un plan d'action après avoir pris en compte les recommandations du RÉA et le point de vue du public. Si le ministre détermine que le projet aura probablement des effets environnementaux négatifs importants, aucun plan d'action ne peut être mis en œuvre par les AR sans l'approbation du gouverneur en conseil. Toutefois, le projet ne peut pas être mis en œuvre avant que le processus d'ÉE prescrit par la LCÉE soit achevé et que les autorisations, approbations et permis fédéraux nécessaires aient été délivrés.

Que l'ÉE visée par la LCÉE s'effectue par étude approfondie, médiation ou examen par une commission, l'ACEE doit créer un programme d'aide financière pour faciliter la participation du public.

2.4 Coordination des activités fédérales

Bien qu'en vertu du REEAP, l'APC (c.-à-d. l'APPR) puisse assurer la direction de l'ÉE, l'article 8 stipule que lorsqu'il y a d'autres autorités responsables (c.-à-d. le MPO, EC, l'OTC) associées à un projet, les paragraphes 12 (1) et (2) de la LCÉE doivent s'appliquer avec les adaptations nécessaires. Ces paragraphes ainsi que le *Règlement sur la coordination par les autorités fédérales des procédures et des exigences en matière d'évaluation environnementale* exigent que les AR chargées d'un projet coordonnent leurs activités. Par conséquent, l'APPR et les AR doivent déterminer conjointement la manière dont seront assumées les tâches et les fonctions ainsi que la portée de l'évaluation. Le présent document décrit la portée de l'évaluation établie conjointement par l'APPR et les AR.

3.0 APERÇU DU PROJET

3.1 Ouvrages et activités

La présente section donne un aperçu des différentes composantes du projet qui doivent faire l'objet d'une évaluation. On trouvera d'autres renseignements sur le projet dans le document *Project Description – Fairview Terminal Phase II Facility Expansion*, soumis à l'ACEE le 7 mai 2007.

3.1.1 Phase de construction

La phase de construction comprend les activités suivantes :

- conception et études techniques;
- défrichement de terrain (approximativement 33 hectares en milieu sec);
- nivellement de terrain (essouchement, décapage, coupe et remblai);
- abattage d'un volume important de roches (1 040 000 m³ de morts-terrains et 1 240 000 m³ d'excavation de roches);
- construction sur place de neuf caissons en béton (47,4 m de longueur sur 21,5 m de largeur sur 21,5 m de hauteur) et d'un caisson de transition;
- construction d'une pile et prolongement du tablier du quai existant;
- dragage à l'avant des caissons prévus (180 000 m³);
- dragage pour l'aménagement d'un talus de confinement et de la nouvelle structure du quai (145 000 m³);
- construction d'une berme de roches et fascinage;
- remplissage de 16 hectares derrière le talus de confinement pour l'aménagement du nouvel emplacement du terminal;
- installation de caissons et construction de la surface supérieure du quai;
- modification du tracé est de la voie principale du CN qui doit traverser les installations prévues du terminal;
- construction d'installations intermodales et de conteneurs;
- construction d'ouvrages de gestion des eaux de ruissellement et de drainage du terrain (p. ex. : fossé intercepteur);
- aménagement de deux embranchements ferroviaires et d'une route d'accès entre le terminal et l'extrémité sud de l'île Kaien (remplissage d'une zone d'un hectare au-dessous de la laisse de haute mer et d'une zone de deux hectares au-dessus de la laisse de haute mer);
- construction d'un triangle de virage pour les locomotives (remplissage d'un hectare d'une lagune).

Les matériaux de construction du terminal et des installations ferroviaires seront livrés sur le chantier par camion, par train ou par barge, selon leur nature.

D'autres renseignements sur la construction sont donnés ci-dessous. Les figures 3 et 4 montrent la configuration générale du terminal, des installations intermodales et d'entreposage ainsi que des embranchements et du triangle de virage.

Dragage

Selon les estimations préliminaires, il est nécessaire de draguer environ 180 000 m³ de matériaux à l'avant des caissons prévus et quelque 145 000 m³ pour l'aménagement d'une berme périmétrique. On prévoit que l'ensemble des déblais de dragage ainsi que 1 040 000 m³ de morts-terrains seront immergés à un endroit déjà utilisé à l'extérieur du Port (c.-à-d. au passage de Brown), conformément à la

Loi canadienne sur la protection de l'environnement. D'autres moyens d'élimination que l'immersion et l'utilisation du passage de Brown seront examinés dans le cadre de l'évaluation environnementale des solutions de rechange, comme décrit à section 4.2.

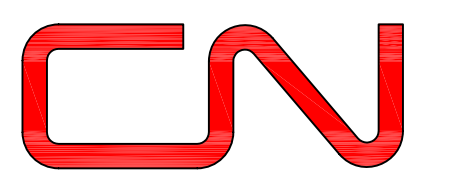
Le dragage sera vraisemblablement effectué à l'aide de dragues suceuses à désaggrégateur et de dragues à benne preneuse. Les travaux auront lieu 24 heures sur 24 pendant les périodes désignées par le MPO en fonction des résultats de l'étude sur la présence, l'abondance et l'habitat des poissons dans la zone touchée. Aucune activité de dragage d'entretien n'est prévue.

Les matériaux de remplissage de la zone se trouvant en milieu marin peuvent comprendre des débris de roches provenant de l'extrémité est du chantier. On ne prévoit qu'un traitement minimal des matériaux visant à enlever les matières organiques et tout autre résidu nocif.

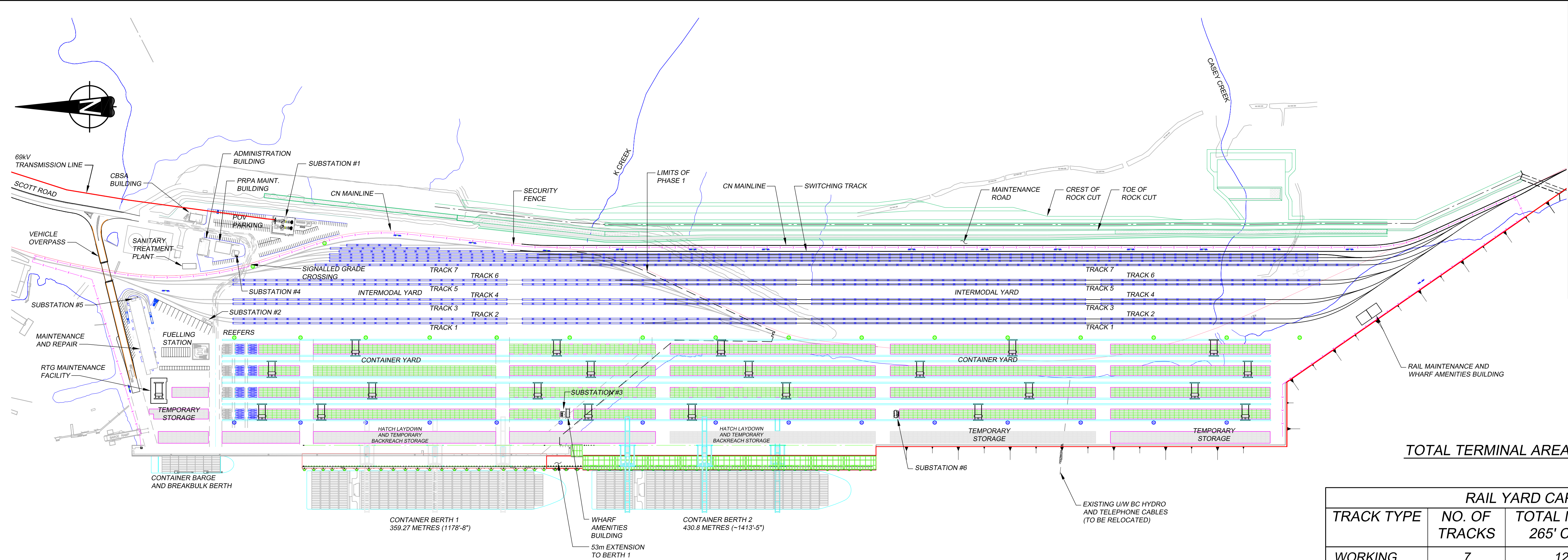
Figure 3 Plan d'implantation du terminal

Figure 4 Plan d'implantation des embranchements et du triangle de virage

(voir pages suivantes)



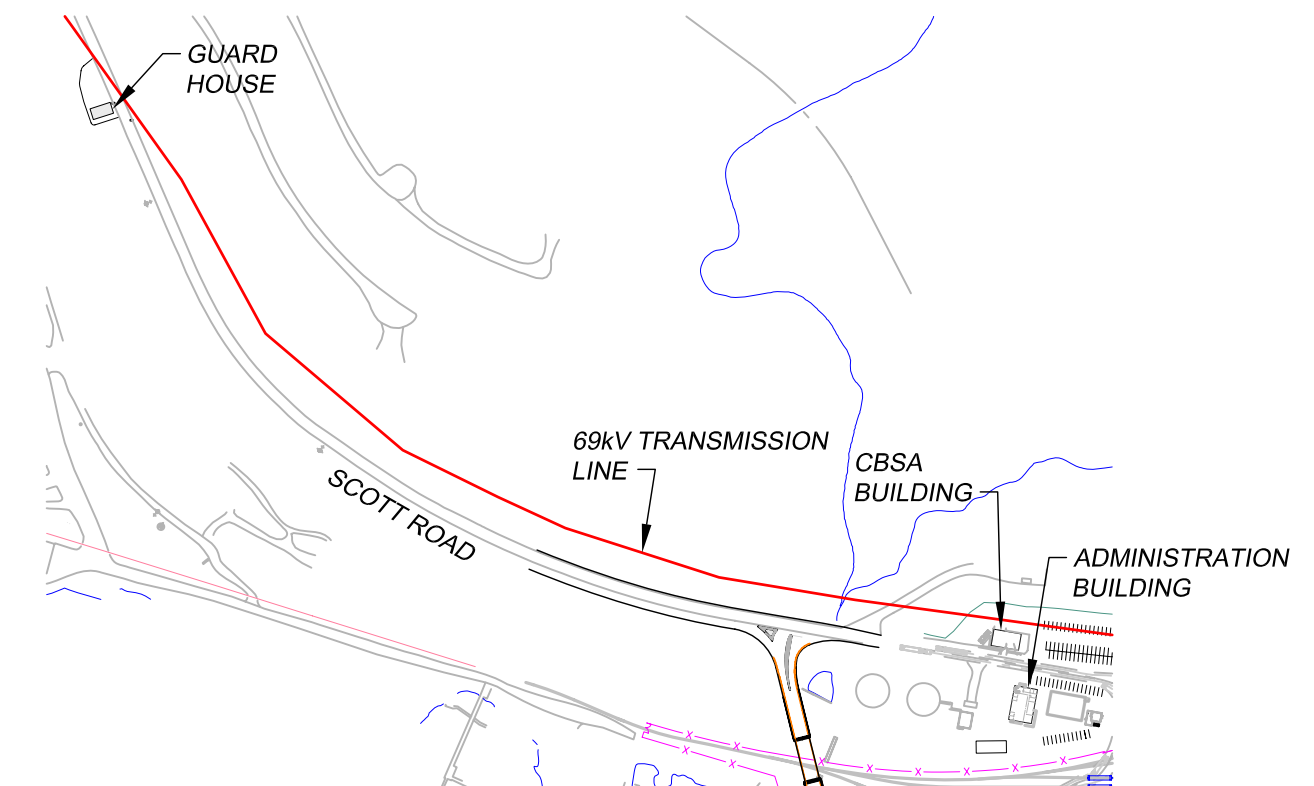
APPROVAL:
 Prince Rupert Port Authority
 Canadian National Maher Terminals of Canada Corp.



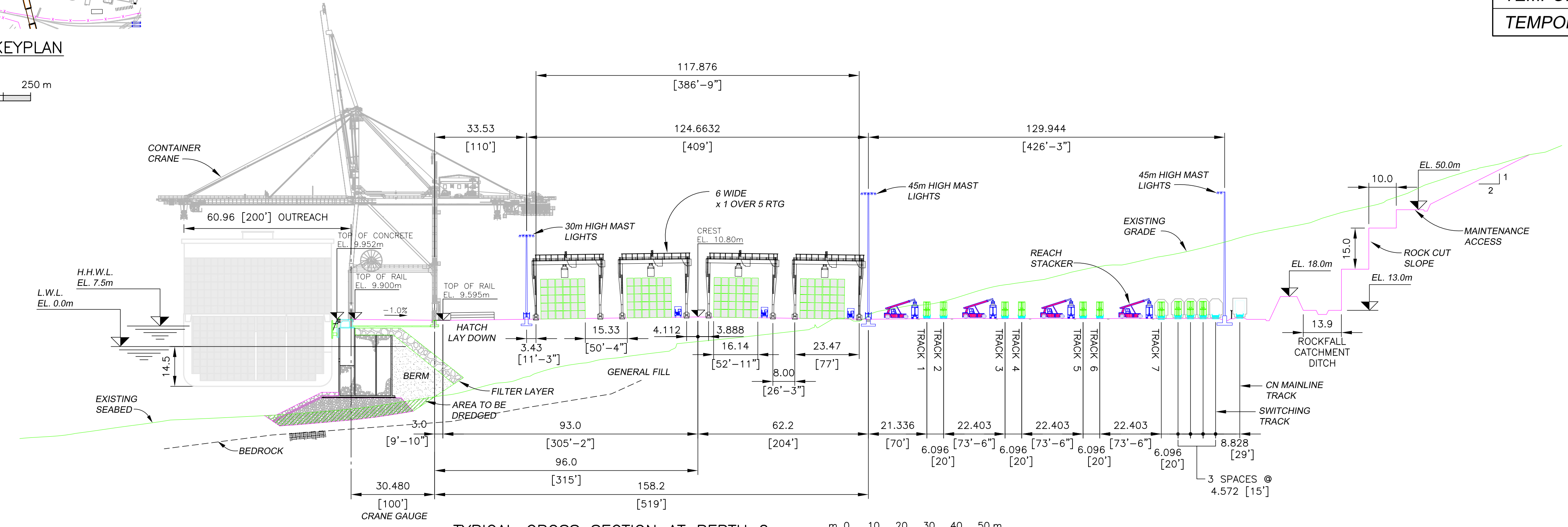
TOTAL TERMINAL AREA: 138.90 ACRES

RAIL YARD CAPACITY			
TRACK TYPE	NO. OF TRACKS	TOTAL NO. OF 265' CARS	TOTAL TRAIN FEET
WORKING	7	129	34,185
STORAGE	6	60	15,900
SWITCHING	1	15	3,975
TOTAL	14	204	54,060

CONTAINER YARD STORAGE CAPACITY	
ITEM	QUANTITY
GROUNDING CONTAINERS - 5 HIGH	24,570 TEU's
GROUNDING REEFERS - 3 HIGH	216 FEU's
TEMPORARY GROUNDING CONTAINERS - 4 HIGH	3,516 TEU's
TEMPORARY BACK REACH CONTAINERS - 4 HIGH	3,276 TEU's



GUARD HOUSE KEYPLAN
1:5000



TYPICAL CROSS SECTION AT BERTH 2
1:1000

NO.	DESCRIPTION	DATE	BY
E	ISSUED FOR CLIENT REVIEW	FEB23/07	BJM
D	ISSUED FOR CLIENT REVIEW	SEP22/06	BJM
C	ISSUED FOR CLIENT REVIEW	SEP05/06	BJM
B	ISSUED FOR CLIENT REVIEW	JUN02/06	BJM
A	ISSUED FOR CLIENT REVIEW	JUL22/05	BJM

CONSULTANT:
Westmar
 Consulting Engineers
 Westmar Project: 04275

PRINCE RUPERT PORT
The New World Port
 TEL: (250) 627-8899 FAX: (250) 627-8980
 www.rupertport.com

PROJECT:
FAIRVIEW CONTAINER TERMINAL PHASE TWO TERMINAL EXPANSION

DRAWING TITLE:
MASTER PLAN

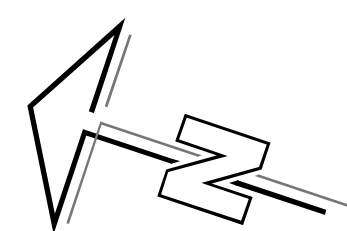
Designed	Project # 04275	Drawing No.
Drawn	Scale SHOWN	02-A-001
Checked	Date JUL20/05	

Filename: P:\2004\04275\PhaseTwo\Civil\04275-02-A-001.dwg - Layout1
 Last Saved: Jan. 29/07 10:13am. Plotted: Feb. 22/07

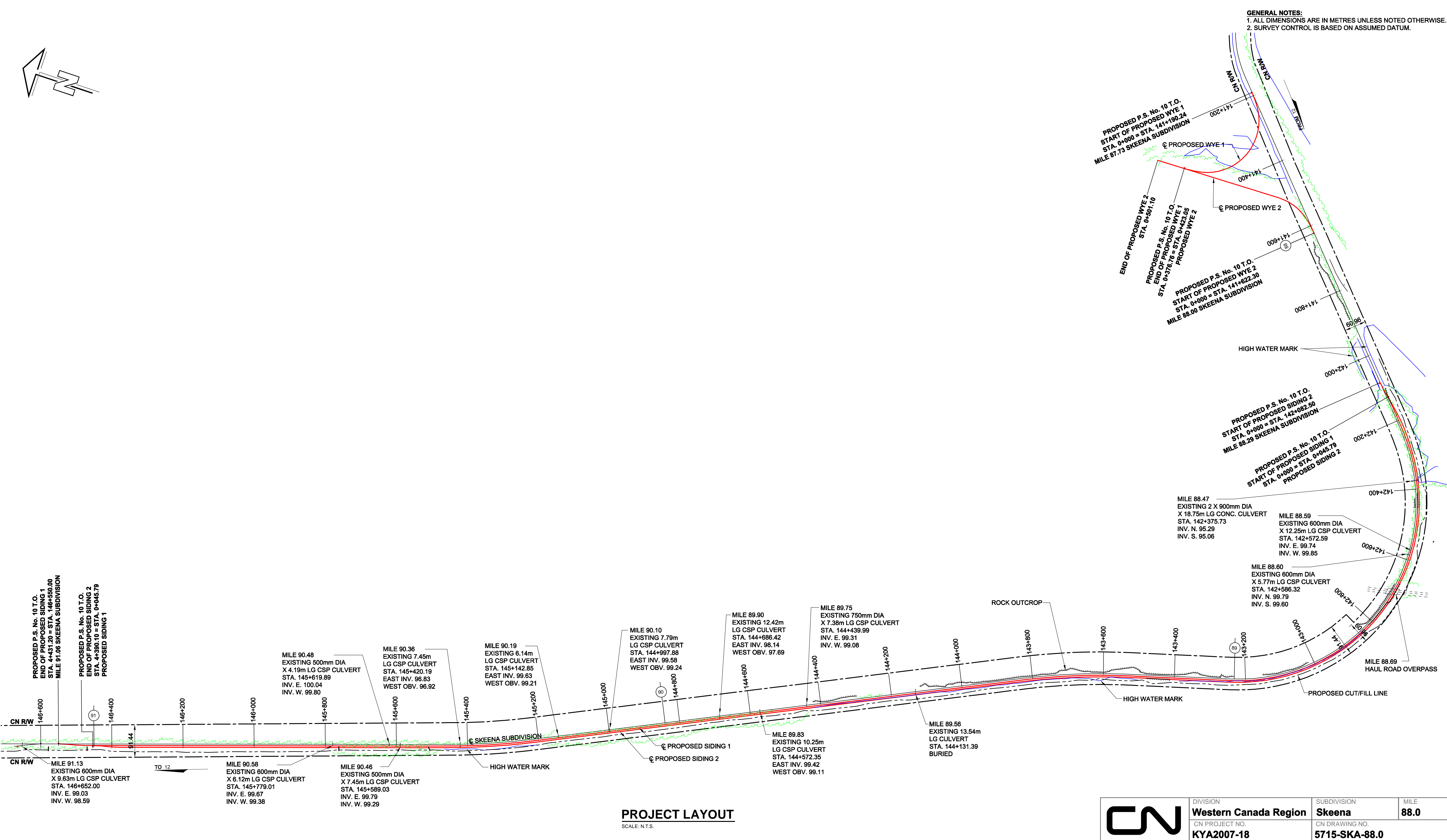
D SIZE 22" x 34" (558.6mm x 863.6mm)

PLOT: 07/08/16 10:10:47 AM

UMA FILE NAME: 0431-615-18_00-CT0001_RX.dwg Saved By: amichaiaricos



GENERAL NOTES:
1. ALL DIMENSIONS ARE IN METRES UNLESS NOTED OTHERWISE.
2. SURVEY CONTROL IS BASED ON ASSUMED DATUM.



PROJECT LAYOUT
SCALE: N.T.S.

	DIVISION	Western Canada Region	SUBDIVISION	Skeena	MILE	88.0
	CN PROJECT NO.	KYA2007-18	CN DRAWING NO.	5715-SKA-88.0		

DO NOT SCALE THIS DOCUMENT. ALL MEASUREMENTS MUST BE OBTAINED FROM STATED DIMENSIONS.

© 2007 UMA ENGINEERING LTD. ALL RIGHTS RESERVED. THIS DOCUMENT IS PROTECTED BY COPYRIGHT LAW AND MAY NOT BE REPRODUCED IN ANY MANNER, OR FOR ANY PURPOSE EXCEPT BY THE WRITTEN PERMISSION OF UMA ENGINEERING LTD.

DRAFT

PROFESSIONAL SEALS								
A	07/08/16	Issued For Information						
I/R	YY/MM/DD	ISSUE/REVISION DESCRIPTION	DRN	CHK	DES	ENG	IDR	APP



CN Nemoto Siding Extension Conceptual Skeena Subdivision Mile 87.73 to Mile 91.06 Project Layout		
PROJECT NUMBER	DRAWING NUMBER	ISSUE/REVISION
0431-615-18	00-CT0001	A

Quai

Le quai sera constitué d'un tablier en béton préfabriqué fixé aux caissons existants et s'étendant au-delà de ceux-ci. Pour le prolongement du quai, on utilisera à la fois des éléments en béton préfabriqué et des éléments coulés sur place. L'extrémité du tablier situé sur le littoral prendra appui sur le mur de couronnement existant tandis que celle située au large des côtes sera supportée par une semelle de palée en béton posée sur des pieux métalliques. La semelle servira aussi de rail de grue en milieu marin.

Voie ferrée et route

L'élargissement de l'emplacement à l'est en vue de l'aménagement des nouvelles installations ferroviaires exige l'excavation de terrains existants à flanc de colline ainsi que d'importants travaux d'abattage de roches. Afin d'atténuer les risques de glissement de terrain, les mesures ci-après seront prises :

- l'inclinaison de la paroi d'abattage doit être de 45 à 55 degrés;
- la pente des morts-terrains situés au-dessus de la paroi d'abattage doit être dans un rapport d'environ 2H:1V de façon à respecter la pente naturelle;
- au besoin et là où c'est faisable, une tranchée parafouille doit être aménagée au sommet de la paroi d'abattage;
- là où c'est faisable, on peut envisager la construction d'ouvrages de soutènement destinés à retenir les morts-terrains au-dessus de la paroi d'abattage;
- un piège à cailloux doit être aménagé au pied de la paroi d'abattage ou à l'emplacement du premier gradin.

Pour atteindre la capacité prévue du terminal, le CN prévoit prolonger deux embranchements ferroviaires d'environ 4,5 km depuis l'extrémité sud du terminal Fairview à l'extrémité sud de l'île Kaien (voir la figure 2). Les nouvelles voies seront construites à proximité de la voie principale actuelle (du côté donnant sur la mer) et s'étendront du mille 88.29 au mille 91.06 approximativement, pour une longueur totale de voies à construire de 2,77 milles (4,45 km). On prévoit également aménager une route d'accès destinée à l'inspection des trains à proximité des embranchements.

Selon les plans préliminaires, la construction des embranchements et du triangle de virage exigera :

- le remplissage d'un habitat riverain (y compris un habitat riverain marin) le long du passage Chatham (1 hectare au-dessous de la laisse de haute mer et 2,2 hectares au-dessus de la laisse de haute mer);
- le prolongement d'environ 15 ponceaux;
- le remplissage d'environ un hectare d'une lagune située approximativement au mille 88 au nord de la voie principale (aménagement du triangle de virage).

3.1.2 Phase d'exploitation

Le projet doit permettre le transbordement efficace des conteneurs entre les navires et la rive. L'exploitation du terminal sera assurée par Maher Terminals of Canada Corp., avec le soutien du CN.

L'APPR ne sera pas propriétaire ni exploitante des navires de gros tonnage, des remorqueurs et des barges en provenance ou à destination du terminal. Toutefois, le trafic maritime qui fait escale au terminal doit circuler :

- dans les couloirs de navigation du Port de Prince Rupert;
- dans les couloirs d'approche;
- en conformité avec les règlements portuaires, provinciaux, fédéraux et internationaux en matière de marine marchande.

Toute activité de transport maritime dans le Port de Prince Rupert doit être menée suivant le règlement établi par le Port aux termes de la *Loi maritime du Canada* et en conformité avec les exigences de la Garde côtière canadienne (GCC) et le *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires*. De plus, tout trafic maritime circulant dans les eaux canadiennes est assujéti à la fois à la *Loi maritime du Canada* et à la *Loi sur la marine marchande du Canada* et les règlements y afférents.

L'APPR a le pouvoir nécessaire pour assurer la surveillance des navires qui se trouvent dans les eaux du Port de Prince Rupert ou qui s'apprêtent à y entrer, établir des zones de contrôle de la circulation portuaire, exiger que les navires lui fournissent certains renseignements et fixer les modalités de délivrance des autorisations de mouvement. La gestion de tout trafic maritime qui entre dans le port, qui s'y trouve ou qui en sort est assurée par l'APPR, la GCC, les Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) et l'Administration du pilotage du Pacifique (APP). Tout navire d'une jauge brute supérieure à 350 tonneaux est assujéti au pilotage obligatoire, conformément aux pratiques et procédures normalisées par l'administration portuaire.

4.0 PORTÉE

La présente section décrit la portée de l'évaluation que doivent réaliser l'APPR et les AR, conformément aux lois auxquelles ils sont assujéttis. La portée de l'évaluation comprend la portée du projet (c.-à-d., les activités et ouvrages visés par l'évaluation), les facteurs à prendre en compte ainsi que la portée de ceux-ci. L'évaluation porte principalement sur les effets environnementaux que pourrait avoir le projet ainsi que sur les questions et préoccupations s'y rapportant.

La portée de l'évaluation, décrite dans le présent document, a été établie de façon à tenir compte des exigences du RÉEAPC et de la LCÉE, des conseils de l'ACEE ainsi que de l'intention du législateur fédéral qui est de conférer aux APC la responsabilité des ÉE dans les limites des ports. La portée de l'évaluation a été définie par l'APPR en vertu du pouvoir qui lui est accordé selon les articles 6, 10, 16 et 17 du RÉEAPC. Elle a aussi été établie par le MPO, EC et l'OTC en vertu du pouvoir qui leur est accordé aux termes de l'article 15 et des paragraphes 16 (1) et 16 (3) de la LCÉE.

4.1 Portée du projet

La « portée du projet » désigne les activités et ouvrages prévus (par rapport aux travaux proprement dit), ou les activités qui seront considérées comme faisant partie du Projet pour les besoins de l'ÉE.

Aux fins de l'ÉE du projet d'agrandissement du terminal Fairview, la portée du projet devrait comprendre les travaux et activités de construction, d'exploitation et de désaffectation suivants :

- remplissage d'environ 16 hectares (40 acres) de terres en milieu marin pour permettre la construction du quai ainsi que des installations de triage intermodal et de conteneurs;
- construction, exploitation, modification, désaffectation ou fermeture de 14 voies à l'intérieur du triage intermodal, pour une longueur totale d'environ 14 000 m de rails;
- modification du tracé est de la voie principale actuelle du CN qui doit traverser l'emplacement du terminal prévu;
- dragage à l'avant des caissons et pour l'aménagement du talus de confinement et de la nouvelle structure du quai;
- activités d'élimination en mer au passage de Brown, y compris le transport sur les lieux;
- construction de deux embranchements ferroviaires et d'une route d'accès du côté de la voie principale actuelle donnant sur la mer, ce qui exige le remplissage d'environ un hectare sous la laisse de haute mer et d'environ deux hectares au-dessus de la laisse de haute mer;
- construction, exploitation, modification, désaffectation ou fermeture de triangles de virage pour les locomotives à l'extrémité sud de l'île Kaien (extrémité nord du Port Porpoise), ce qui nécessite le remplissage d'environ un hectare d'une lagune;
- exploitation de navires pendant leur accostage et leur immobilisation au terminal maritime et quand ils se trouvent dans les limites du Port de Prince Rupert;
- exploitation de locomotives entrantes, sortantes ou stationnées dans le triage intermodal et le long des embranchements et sur le triangle de virage du CN;
- construction relative aux mesures de compensation touchant l'habitat du poisson.

Aucune installation ni composante secondaire ne se trouve à l'extérieur du périmètre du projet.

4.2 Facteurs à prendre en compte

Les AR doivent examiner les éléments énoncés à l'article 16 de la LCÉE, en tenant compte de la définition donnée aux termes « environnement », « effets environnementaux » et « projet », avant de déterminer si des mesures doivent être prises (p. ex. : aide financière, cession de terrains, délivrance d'un permis ou d'une autorisation) pour permettre le démarrage du projet.

Au sens de la LCÉE, le terme « effets environnementaux » signifie ce qui suit dans le cadre d'un projet :

Que ce soit au Canada ou à l'étranger, les changements que la réalisation d'un projet risque de causer à l'environnement — notamment à une espèce sauvage inscrite, à son habitat essentiel ou à la résidence des individus de cette espèce, au sens du paragraphe 2 (1) de la Loi sur les espèces en péril — les répercussions de ces changements soit en matière sanitaire et socioéconomique, soit sur l'usage courant de terres et de ressources à des fins traditionnelles par les autochtones, soit sur une construction, un emplacement ou une chose d'importance en matière historique, archéologique, paléontologique ou architecturale, ainsi que les changements susceptibles d'être apportés au projet du fait de l'environnement.

Aux termes de l'article 16 de la LCÉE, l'étude approfondie d'un projet doit porter notamment sur les éléments suivants :

- les effets environnementaux du projet (décrits ci-dessus), y compris ceux causés par les accidents ou défaillances pouvant en résulter, et les effets cumulatifs que sa réalisation, combinée à l'existence d'autres ouvrages ou à la réalisation d'autres projets ou activités, est susceptible de causer à l'environnement;
- l'importance des effets environnementaux;
- les observations du public reçues conformément à la LCÉE;
- les mesures d'atténuation réalisables, sur les plans technique et économique, des effets environnementaux importants du projet;
- la raison d'être du projet;
- les solutions de rechange réalisables sur les plans technique et économique et leurs effets environnementaux;
- la nécessité d'un programme de suivi du projet, ainsi que ses modalités;
- la capacité des ressources renouvelables, risquant d'être touchées de façon importante par le projet, de répondre aux besoins du présent et à ceux des générations futures.

L'évaluation doit comprendre un examen des solutions de rechange réalisables sur les plans technique et économique, notamment :

- autres emplacements pour le terminal;
- autres plans d'implantation et méthodes de construction;
- solutions de rechange à la construction de deux embranchements ferroviaires;
- autres emplacements pour les deux embranchements ferroviaires et la route d'accès;
- autres emplacements et configurations pour l'aménagement du triangle de virage;
- solutions de rechange à l'immersion et à l'utilisation du passage de Brown pour l'élimination des déblais de dragage et des morts-terrains associés au projet.

Les AR n'ont pas retenu d'autres facteurs à prendre en compte, conformément à l'alinéa 16 (1) e) de la LCÉE.

4.3 Portée des facteurs à prendre en compte

La portée proposée des facteurs à prendre en compte dans l'étude approfondie est décrite ci-après.

4.3.1 Effets environnementaux

L'étude environnementale réalisée aux termes du RÉEAPC et de la LCÉE doit porter sur les effets environnementaux probables du projet, y compris ceux pouvant être causés par les accidents ou les défaillances, ainsi que sur les effets cumulatifs que sa réalisation est susceptible d'avoir sur les éléments importants de l'écosystème suivants :

- qualité de l'air;
- bruit et vibrations;
- lumière;
- végétation;
- faune et son habitat;
- avifaune;
- environnement d'eau douce (dulcicole);
- environnement marin;
- conditions socio-économiques;
- santé humaine et sécurité;
- ressources archéologiques et patrimoniales;
- utilisation actuelle à des fins traditionnelles par les Premières nations;
- aliments traditionnels.

Pour certains des éléments ci-dessus, nous utiliserons des ressources indicatrices clés pour les subdiviser en différentes espèces et autres composantes pertinentes.

Limites spatiales et temporelles

Le site principal du projet est situé à proximité du terminal Fairview actuel, par 54 16'49" de latitude Nord et 130 21' 31" de longitude Ouest. Le projet prévoit aussi le prolongement des embranchements du CN depuis l'extrémité sud de la phase II du terminal jusqu'à l'extrémité sud de l'île Kaien, au Port Porpoise (approximativement 4,5 km au sud du périmètre occupé par le terminal), ainsi que la construction d'un triangle de virage pour les locomotives au nord du Port Porpoise. L'élimination par immersion des déblais et des morts-terrains se ferait au passage de Brown. Différentes limites spatiales seront définies pour chacun des facteurs étudiés de façon à assurer une évaluation juste des effets environnementaux du projet.

L'étude porte sur toute la durée du projet, laquelle est estimée à 50 ans. L'ÉE doit examiner les effets du projet sur chacun des facteurs pendant les phases de construction, d'exploitation (y compris l'entretien et les modifications) et de désaffectation. Les accidents ou défaillances pouvant survenir pendant chacune de ces phases sont aussi pris en compte, ainsi que les risques et les circonstances associés à ces événements.

Les paragraphes qui suivent contiennent d'autres renseignements sur la portée des facteurs à examiner dans le cadre de l'évaluation des effets environnementaux sur les différents éléments importants de l'écosystème énumérés ci-dessus.

Qualité de l'air

Aux fins de l'ÉE, on entend par qualité de l'air, la qualité de l'air ambiant dans l'environnement immédiat du projet ainsi que le climat. L'ÉE doit cerner les effets que le projet pourrait avoir sur la qualité de l'air au cours des phases de construction, d'exploitation et de désaffectation.

On établira la liste des émissions importantes à chaque phase du projet. L'évaluation des effets environnementaux sur la qualité de l'air doit comprendre la modélisation de la dispersion des polluants considérés comme importants, par phase du projet. Cette modélisation servira à délimiter une zone d'influence (ZOI) à l'intérieur de laquelle les effets du rejet de contaminants sur la qualité de l'air ambiant dans l'environnement immédiat du projet doivent être évalués.

L'ÉE permettra d'établir la liste détaillée des émissions des différentes activités prévues au cours des phases de construction et d'exploitation du projet, ce qui comprend toutes les sources d'émissions que le projet devrait produire. L'étude fera appel aux coefficients les plus appropriés pour l'estimation des émissions de polluants atmosphériques, de gaz à effet de serre et d'autres substances préoccupantes, notamment le dioxyde de soufre (SO₂), le dioxyde d'azote (NO₂), le monoxyde de carbone (CO), les particules grossières (PM₁₀), les particules fines (PM_{2.5}) et les composés organiques volatils (COV) totaux.

Les études effectuées dans le cadre de l'ÉE donneront lieu à la première analyse quantitative détaillée de la qualité actuelle de l'air à Prince Rupert. Pour ce faire, le ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique fournira de façon continue des données météorologiques. Les analyses de dispersion qui seront menées en collaboration avec le ministère et en conformité avec son guide de la modélisation de la dispersion permettront d'obtenir différentes données sur la qualité de l'air :

données de référence (sources actuelles, y compris la phase I du terminal Fairview), données sur le projet seulement, données sur le projet avec données de référence, données sur les projets ultérieurs annoncés. Cette modélisation des données de référence sera la première du genre à être effectuée sur la qualité de l'air dans le secteur de Prince Rupert. Elle sera basée sur le modèle de dispersion CALPUFF établi par l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis.

Aux fins de l'évaluation, les limites utilisées pour l'inventaire des émissions sont établies en fonction de jugements professionnels et de l'expérience acquise au cours d'évaluations antérieures des activités menées dans les terminaux maritimes.

En ce qui a trait à l'inventaire des émissions produites par les navires et les remorqueurs associés au projet, nous utiliserons une méthodologie permettant la mesure de toutes les émissions depuis leur point de départ au centre du chenal jusqu'à leur arrivée à la jetée, ce qui correspond à une distance d'environ 4 km. Malgré que ces émissions soient produites à une certaine distance du littoral, la modélisation tiendra compte de la situation la plus défavorable, c'est-à-dire comme si toutes les émissions avaient été produites à la jetée.

La limite spatiale définie pour l'évaluation de la qualité de l'air est la suivante :

- 1) Terminal marin : émissions des navires visés par le projet dont la portée a été établie ci-dessus, notamment quand ils sont à quai et pendant leur remorquage aux fins de manœuvre ou d'accostage.
- 2) Terminal ferroviaire : émissions des locomotives visées par le projet dont la portée a été établie ci-dessus, notamment à l'arrivée et au départ des trains en provenance et à destination du terminal Fairview ainsi que pendant la marche au ralenti et les manœuvres et mouvements dans le terminal, sur les embranchements Kaien et le triangle de virage, ainsi que les émissions à l'intérieur de la zone d'influence (ZOI) tel que déterminé à l'aide de la modélisation.

L'ÉE comprendra des estimations quantitatives du taux d'émissions dans l'atmosphère dans les petites, moyennes et grandes collectivités situées le long des corridors ferroviaires. Ces estimations seront ensuite comparées au taux d'émissions global pour toutes les sources d'émissions existantes dans les collectivités en question. Si l'augmentation du taux absolu ou du taux d'émissions en pourcentage par rapport au taux d'émissions présent indique un potentiel d'effets délétère dans l'environnement récepteur, la modélisation de la dispersion se poursuivra. Le taux des émissions sera aussi comparé aux normes provinciales et fédérales acceptables en matière de qualité d'air.

Les trains intermodaux qui desservent le Terminal intermodal Fairview seront des trains directs qui pourraient s'arrêter à Prince George, C.-B., lorsqu'ils font route vers l'Est pour ramasser ou laisser des wagons avariés ou en réparation. Il s'agirait d'un processus très rapide, puisque ces trains intermodaux sont considérés comme des trains prioritaires, limitant par le fait même la marche au ralenti.

Les émissions de particules provenant de la combustion du diesel doivent être analysées du point de vue de leurs effets sur la santé du personnel du terminal et du public.

Les particules produites par la combustion du diesel constituent un mélange complexe de matières solides et semi-volatiles. Étant donné que la composition de ce mélange est très variable et incertaine, les coefficients d'émission utilisés pour la mesure de ces particules ne sont pas communiqués. Les effets possibles des émissions de ces particules seront déterminés par la modélisation de la diffusion des particules produites par l'ensemble des sources (PM_{2,5}), et les COV totaux serviront de coefficient de substitution prudent pour la mesure des différentes substances préoccupantes (COV individuels). Pour évaluer les effets des éléments constitutifs des particules diesel, on compare les mesures individuelles obtenues avec les seuils appropriés. Compte tenu de la quantité des émissions escomptée et des risques restreints de dépassement de taux et d'exposition des récepteurs, aucun effet environnemental nocif important sur la santé humaine et l'environnement n'est prévu et par conséquent, aucune évaluation des risques n'est nécessaire. Le rapport d'évaluation environnementale fera mention des particules produites par la combustion du diesel pour les locomotives de ligne ainsi que les locomotives de manœuvre, à partir des données tirées du document d'Environnement Canada intitulé « *Programme de surveillance des émissions des locomotives 2005* » (2006).

Les émissions de gaz à effet de serre seront également mesurées. L'évaluation des effets environnementaux sur le climat ne portera que sur la contribution des émissions produites par le projet aux émissions provinciales et nationales totales de gaz à effet de serre.

La meilleure solution consiste à adopter des mesures d'atténuation et de réduction des émissions. Celles-ci doivent prendre en compte, le cas échéant, les stratégies de réduction qui sont actuellement réalisables sur les plans technique et économique et qui ne l'étaient peut-être pas au moment de la phase I. Les mesures de réduction des émissions à mettre en œuvre par l'APPR, le CN et leurs partenaires maritimes et ferroviaires seront définies dans l'ÉE.

Bruit et vibrations

Compte tenu du niveau de bruit qui devrait être généré pendant les phases de construction, d'exploitation et de désaffectation, l'ÉE comprendra une étude des effets du bruit et des vibrations sur la santé humaine et écologique ainsi qu'une analyse des niveaux de bruit actuels aux environs immédiats de l'emplacement du projet (zone dans laquelle les bruits générés par le projet peuvent être perçus). Aux fins d'évaluation des effets potentiels du bruit et des vibrations associés à l'augmentation du trafic ferroviaire lié au projet, la limite spatiale de l'évaluation s'étendra du terminal Fairview jusqu'au point milliaire 97 de la subdivision Bulkley, à l'endroit ou à proximité de l'endroit où la voie ferrée croise le ruisseau Lorn, à l'est de Kitselas. La limite spatiale de l'évaluation environnementale pour les effets potentiels associés aux bruits et vibrations causés par les changements d'activité ferroviaire le long de la ligne de chemin de fer au-delà de l'emplacement du projet sera sujet à des révisions en fonction de la disponibilité de l'information au cours du processus d'évaluation environnementale.

Il est entendu que le bruit est considéré comme à la fois un effet environnemental et un élément important de l'écosystème. Les effets du bruit sur les mammifères marins et les poissons feront l'objet d'une étude hydroacoustique et seront

examinés dans la section portant sur l'environnement marin. Les effets du bruit sur l'avifaune seront évalués et examinés dans la section traitant de celle-ci.

Lumière

L'ÉE analysera les effets environnementaux de la pollution lumineuse ainsi que de l'intrusion lumineuse (lumière émise à l'extérieur du site et des installations). Les effets de la lumière sur les oiseaux seront évalués et examinés dans la section portant sur l'avifaune.

Végétation

L'évaluation portera sur les effets du projet sur la végétation, en particulier sur les espèces végétales et les communautés écologiques. Seront prises en compte les espèces végétales qui ont été désignées comme devant faire l'objet de mesures de conservation spéciales dans les listes provinciales rouge et bleu, par le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) ou dans l'Annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril*.

La zone visée par l'évaluation (limite spatiale) touchant les espèces végétales comprend le périmètre du projet (secteurs défrichés pour la construction du terminal) et les aires de travail temporaires ou de transbordement, y compris une zone tampon de 100 m autour des secteurs touchés par les perturbations prévues. L'ÉE décrira et analysera les effets directs et indirects du projet sur la végétation (notamment, les plantes et écosystèmes rares, les milieux humides, les écosystèmes riverains et les forêts anciennes), et traitera des activités d'enlèvement et d'élimination de la végétation associées aux travaux de construction du projet. En ce qui a trait aux milieux humides, on s'assurera que le projet est conforme aux buts, aux objectifs et aux approches en matière de conservation des habitats palustres et des autres fonctions des terres humides contenus dans la *Politique fédérale sur la conservation des terres humides* (gouvernement du Canada, 1991).

Les effets environnementaux potentiels du projet sur la stabilité des sols seront pris en compte et présentés dans la section du rapport d'évaluation environnementale portant sur les accidents et les défaillances.

Faune et habitat faunique

Aux fins de l'ÉE, la faune et l'habitat faunique sont considérés comme des éléments importants de l'écosystème et comprennent les espèces et habitats qui risquent d'être touchés par le projet. Seront prises en compte dans l'évaluation, les espèces fauniques qui ont été désignées comme devant faire l'objet de mesures de protection spéciales dans les listes provinciales rouge et bleu, par le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) ou dans l'Annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril*. Les effets sur les oiseaux seront traités dans la section portant sur l'avifaune.

La zone visée par l'évaluation (limite spatiale) sera déterminée en fonction de l'étendue aérale des activités du projet et de leurs effets environnementaux potentiels, ce qui comprend au moins la zone nécessaire à l'agrandissement du terminal, une zone tampon autour de celle-ci, le passage de Brown ainsi qu'une zone tampon des deux côtés de la ligne ferroviaire du CN, entre le terminal et le

pont Zanardi. L'ÉE examinera les effets environnementaux directs et indirects (p. ex. : perturbation sensorielle (bruit), perte ou modification de l'habitat, mortalité directe) sur la faune et l'habitat faunique, en prenant en compte et en démontrant les corrélations entre les modifications prévues d'ordre physique et biologique attribuables au projet. Aux fins d'évaluation de l'augmentation possible du taux de mortalité des orignaux par suite de la croissance du trafic ferroviaire associé au projet, la limite spatiale de l'évaluation s'étendra du terminal Fairview jusqu'au point milliaire 97 de la subdivision de Bulkley, à l'endroit ou à proximité de l'endroit où la voie ferrée croise le ruisseau Lorn, à l'est de Kitselas.

Après analyse, il a été déterminé qu'aucune espèce répertoriée dans la *Loi sur les espèces en péril* n'est présente dans le périmètre du projet ni à proximité de celui-ci. Le rapport d'évaluation environnementale traitera des espèces visées par la *Loi sur les espèces en péril*.

L'ÉE portera essentiellement sur deux espèces fauniques, lesquelles serviront d'indicateurs clés pour la détermination des effets potentiels du projet : l'ours noir et le cerf-mulet. Ces espèces ont été choisies, car leurs conditions de vie et d'habitat sont les mêmes que celles de nombreuses autres espèces fauniques. Par conséquent, elles sont considérées comme étant représentatives des autres espèces vraisemblablement présentes dans la zone touchée par le projet, selon les études préliminaires sur la faune terrestre réalisées jusqu'à maintenant. Les effets du projet sur les petits mammifères, les reptiles et les amphibiens seront aussi évalués.

L'ÉE comportera des valeurs de référence sur la situation actuelle dans le périmètre du projet et ses environs, p. ex. : espèces présentes, abondance, répartition saisonnière et utilisation de l'habitat par la faune terrestre (y compris les oiseaux), qui permettent l'évaluation des effets potentiels du projet. Ces valeurs de référence seront basées, le cas échéant, sur les données existantes (p. ex., ouvrages et études préliminaires portant sur d'autres projets réalisés dans le secteur). Si les données de référence portent sur moins de deux ans, l'ÉE doit indiquer pourquoi ces données sont suffisantes ou bien décrire les programmes de suivi à mettre en œuvre pour la cueillette des données supplémentaires qui sont nécessaires à l'évaluation des effets environnementaux et de l'efficacité des mesures d'atténuation.

Avifaune

Aux fins de l'évaluation, l'avifaune est aussi considérée comme un élément important de l'écosystème et désigne les espèces d'oiseaux des milieux terrestres et marins qui pourraient être touchées par le projet. La limite spatiale de l'étude portant sur l'avifaune comprend les habitats marins situés entre la marina et les rapides Zanardi (en particulier le milieu marin se trouvant dans l'environnement immédiat du terminal maritime), le passage de Brown ainsi que la zone désignée pour le prolongement des embranchements et le triangle de virage du CN. La partie terrestre de la zone d'évaluation comprend la zone prévue pour l'agrandissement du terminal, une zone tampon autour de celle-ci ainsi qu'une zone tampon des deux côtés de la ligne ferroviaire et du triangle de virage.

Les ressources qui serviront d'indicateurs clés pour l'évaluation des effets du projet sur l'avifaune comprennent les oiseaux marins et terrestres. Les oiseaux marins désignent les oiseaux qui fréquentent les eaux côtières (p. ex., la macreuse, le harle, le plongeon) et la pleine mer (p. ex., les alcidés) et qui se nourrissent de petits poissons, de crustacés et de mollusques. Seuls les oiseaux marins qui sont susceptibles d'être présents dans le secteur d'étude régional seront pris en compte dans l'évaluation des effets environnementaux. Les oiseaux terrestres désignent les oiseaux percheurs (p. ex., les viréos et les moucherolles) et autres espèces (p. ex., le grand corbeau) ainsi que les rapaces, qui comprennent tous les oiseaux de proie possiblement présents, qu'ils soient nocturnes (p. ex., les hiboux et les chouettes) ou diurnes (p. ex., les faucons et les aigles) et qui sont considérés comme étant dépendants du milieu terrestre.

L'ÉE portera essentiellement sur deux espèces, lesquelles serviront d'indicateurs clés pour la détermination des effets potentiels du projet sur l'habitat des oiseaux : le guillemot marbré et l'autour des palombes. Ces espèces ont été choisies, car les conditions d'habitat nécessaires à leur reproduction sont les mêmes que celles d'autres espèces vraisemblablement présentes dans la zone touchée par le projet, selon les études préliminaires réalisées jusqu'à maintenant. Comme indiqué ci-dessus, des études préliminaires ont été entreprises en vue de déterminer quelles sont les espèces d'oiseaux présentes au cours des différentes saisons, ce qui permettra de connaître les types d'habitats utilisés comme aires de nidification, d'alimentation et de perchage. L'évaluation comprendra l'étude des effets potentiels du projet sur les aires d'alimentation et de reproduction dans la zone d'évaluation, et repérera et décrira, le cas échéant, les habitats marins (p. ex., les vasières, les milieux estuariers et les habitats intertidaux rocheux) et les habitats terrestres (type d'écosystème).

Le document du Service canadien de la faune de la région du Pacifique et du Yukon (*Interim Canadian Wildlife Service (PYR) Guidance for Addressing Migratory Birds and Species at Risk in Project Environmental Assessment*) servira de lignes directrices pour faire en sorte que l'ÉE respecte les exigences d'EC en ce qui a trait aux données de référence.

Environnement d'eau douce (dulcicole)

Aux fins de l'évaluation, l'environnement dulcicole est considéré comme un élément important de l'écosystème, car la construction et l'exploitation des installations du projet risquent de toucher un certain nombre de cours d'eau et d'étangs dont certains servent d'habitat aux poissons. Cet élément important de l'écosystème comprend les poissons d'eau douce, les zones de pêche et les habitats de poissons, l'hydrogéologie, l'hydrologie de surface et la qualité de l'eau.

Aucun indicateur clé n'a été sélectionné pour l'environnement dulcicole. Pour assurer la protection des poissons et de leur habitat en tenant compte des exigences réglementaires de la *Loi sur les pêches*, nous avons plutôt cerné trois effets que pourraient avoir les activités du projet sur l'environnement : modification de la qualité de l'eau, du taux de mortalité des poissons et de l'habitat sur le plan tant quantitatif que qualitatif.

Les limites spatiales de l'évaluation des effets environnementaux comprennent le milieu dulcicole situé à l'intérieur ou dans le voisinage immédiat des installations du

terminal et de la zone désignée pour le prolongement des embranchements et le triangle de virage, ou toute autre zone qui pourrait être touchée par le projet.

Dans l'évaluation de la modification du taux de mortalité, seront prises en compte les espèces de poissons d'eau douce qui ont été désignées comme devant faire l'objet de mesures de protection spéciales dans les listes provinciales rouge et bleu, par le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) ou dans l'Annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril*.

Les incidences du projet sur les espèces qui se trouvent dans les zones de pêche récréatives et commerciales des Premières nations seront aussi évaluées. L'examen de ces différentes espèces sera présenté dans les sections portant sur l'utilisation actuelle à des fins traditionnelles par les Premières nations et les aliments traditionnels.

En vertu de la *Loi sur les pêches*, le terme « habitat des poissons d'eau douce » désigne les milieux aquatiques et riverains servant de frayères, d'aire d'alevinage, de réserves alimentaires et de voies migratoires et dont dépendent directement ou indirectement les poissons pendant leur cycle de vie. Le benthos, la qualité de l'eau et les conditions du substrat sont également des composantes de cet habitat. Sera aussi prise en compte dans l'évaluation toute perte ou modification des habitats aquatiques et riverains par suite du projet.

Les effets du projet sur la qualité de l'eau seront évalués.

Des études sont en cours (basées, le cas échéant, sur des données existantes, p. ex., ouvrages et études préliminaires publiées sur d'autres projets réalisés dans le secteur) afin de définir des points de référence de nature spatiale et temporelle pour l'examen des conditions existantes dans les zones dulcicoles qui pourraient être touchées par le projet.

Environnement marin

Aux fins de l'ÉE, l'environnement marin constitue un élément important de l'écosystème et comprend les poissons de mer à tous les stades de leur cycle de vie ainsi que les habitats dont dépendent les espèces marines. Selon la définition de la *Loi sur les pêches*, le terme poisson désigne les poissons à nageoires, les mollusques, les crustacés ainsi que les animaux marins. Parmi les composantes de l'habitat du poisson, on trouve le milieu benthique, le milieu pélagique, le milieu riverain et la qualité de l'eau de mer. L'environnement marin a été désigné comme étant un élément important de l'écosystème, car il risque d'être touché directement par les travaux de construction du terminal maritime.

La zone visée par l'évaluation (limite spatiale) de l'environnement marin comprend le périmètre du projet (zones de remplissage et de dragage) et tout autre secteur qui pourrait être touché directement ou indirectement par les effets du projet, y compris le passage de Brown et les lagunes à l'extrémité sud de l'île Kaien. L'analyse portera aussi sur les effets que pourraient avoir les navires se trouvant dans les limites du Port de Prince Rupert. Seront également pris en compte les effets potentiels du souffle des hélices et de la gestion des eaux de ballast (salissures sur la coque). Les mesures d'atténuation relatives à la gestion des eaux de ballast et aux espèces marines envahissantes seront aussi examinées dans la section portant sur l'environnement marin.

Les indicateurs clés utilisés pour l'ÉE comprennent les animaux marins (cétacés à dents et cétacés à fanons), le saumon, le benthos, le zooplancton, la coque, la zostère marine, la néréocystis de Lutke, l'ormeau, le milieu riverain, les sédiments et la qualité de l'eau. Seront analysés les effets directs potentiels du projet sur ces éléments ainsi que sur les habitats. L'évaluation portera aussi sur les effets potentiels du projet sur les processus côtiers.

Les incidences du projet sur les espèces qui se trouvent dans les zones de pêche récréatives et commerciales des Premières nations seront aussi évaluées. L'examen de ces différentes espèces sera présenté dans les sections portant sur l'utilisation actuelle à des fins traditionnelles des Premières nations et les aliments traditionnels.

En ce qui a trait à la qualité de l'eau, l'ÉE examinera les risques de formation d'exhaure de roches acides ou de lixiviation des métaux résultant des travaux d'excavation en zone sèche ainsi que les effets de ces travaux sur la qualité de l'eau. Les études préliminaires comprendront des données géochimiques sur la zone sèche du projet. L'évaluation des modifications potentielles de la qualité de l'eau tiendra compte des effets que celles-ci pourraient avoir sur la faune et l'habitat faunique (terrestre et marin).

Les études préliminaires seront effectuées conformément à la méthode indiquée à la section ci-dessus portant sur la faune et l'habitat faunique.

Conditions socio-économiques

Tout changement environnemental découlant du projet qui pourrait avoir des incidences sur les conditions socioéconomiques sera examiné. L'utilisation du territoire à des fins traditionnelles par les Premières nations sera étudiée dans la section portant sur l'utilisation actuelle à des fins traditionnelles par les Premières nations.

Santé humaine et sécurité

L'étude examinera les effets que pourrait avoir le projet sur la santé humaine, y compris la santé du public et du personnel du terminal. L'ÉE qui portera sur la santé et la sécurité des personnes mettra l'accent sur la qualité de l'air, le bruit et les risques pour la santé des membres des collectivités vivant le plus près du terminal.

Ressources archéologiques et patrimoniales

Comme l'exige la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (voir la section 4.2 du présent document), les changements environnementaux découlant du projet qui pourrait avoir des effets sur les ressources archéologiques et patrimoniales se trouvant à l'emplacement du projet et dans les zones avoisinantes seront pris en compte. Par ressources archéologiques, nous entendons tout artéfact ou lieu d'occupation humaine ayant une valeur historique et par ressources patrimoniales, les traces d'activité humaine, les structures à la surface du sol et sous la terre ainsi que tout lieu ou objet ayant une valeur historique, paléontologique ou architecturale.

Utilisation actuelle à des fins traditionnelles par les Premières nations

L'emplacement du projet se trouve dans le territoire traditionnel des Tsimshian. Cinq collectivités des Premières nations revendiquent des droits ancestraux sur les terres situées dans le secteur du Port de Prince Rupert (bande de Metlakatla, bande de Lax Kw'alaams [Coast Tsimshian Tribal Society], bande de Kitkatla [Gitxaala], la bande de Kitsumkalum) et la bande Kitselas). Les effets de tout changement environnemental découlant du projet sur l'utilisation actuelle des terres et des ressources à des fins traditionnelles par les autochtones feront l'objet d'une évaluation. Les Premières nations ont été invitées à une rencontre visant à déterminer les travaux nécessaires pour assurer une analyse appropriée de l'utilisation à des fins traditionnelles qu'ils font actuellement des terres et des ressources. Tout élément d'information fourni par les autochtones ou la communauté sera pris en compte dans l'ÉE.

Aliments traditionnels

L'évaluation environnementale portera sur les effets des activités du projet sur la faune, la végétation et les espèces marines et d'eau douce qui font partie des ressources alimentaires traditionnelles. L'importance des aliments traditionnels pour les communautés Tsimshian sera examinée dans la section portant sur l'utilisation actuelle à des fins traditionnelles par les Premières nations.

Capacité des ressources renouvelables

L'ÉE prendra en compte la capacité des ressources renouvelables, risquant d'être touchées de façon importante par le projet, de répondre aux besoins du présent et à ceux des générations futures. Les effets potentiels du projet sur la faune et les ressources aquatiques qui sont importantes pour la culture, la santé et l'économie traditionnelle des Premières nations seront évalués et examinés dans la section portant sur l'utilisation actuelle à des fins traditionnelles par les Premières nations.

Accidents et défaillances

L'ÉE examinera les défaillances et les accidents pouvant résulter du projet au cours de chacune de ses phases, le risque que ces événements se produisent, les circonstances qui pourraient leur donner lieu ainsi que les effets environnementaux résiduels découlant de ces événements. L'analyse portera notamment sur les effets de la pollution chronique par les hydrocarbures ainsi que des déversements catastrophiques de carburant et d'huile moteur sur les poissons, la faune et leur habitat. Seront aussi étudiés les effets de tout déraillement ferroviaire qui entraînerait le déversement de marchandises, de carburant diesel ou d'huile moteur dans les milieux marins ou d'eau douce. La zone visée par l'évaluation comprendra, en plus des limites décrites ci-dessus, les secteurs, y compris les milieux sensibles, qui ne seraient pas touchés par les activités de construction et d'exploitation, mais qui risquent de l'être par les défaillances et les accidents

Effets environnementaux cumulatifs

Aux fins de l'évaluation, les effets environnementaux cumulatifs probables comprennent les effets environnementaux nets qui seront vraisemblablement engendrés par le projet ainsi que les effets environnementaux des activités et des projets antérieurs, en cours ou à venir. Il est probable que les effets cumulatifs des

activités et des projets qui sont achevés ou envisagés chevaucheront dans le temps et l'espace les effets environnementaux résiduels (c.-à-d., ceux qui ne peuvent pas être éliminés par les mesures d'atténuation) du projet prévu (au cours des phases de construction et d'exploitation). La démarche et les méthodologies utilisées pour cerner et évaluer les effets environnementaux résiduels seront décrites dans le rapport d'évaluation environnementale.

Les limites spatiales relatives à l'évaluation des effets environnementaux cumulatifs seront définies en fonction des caractéristiques de chacun des éléments importants de l'écosystème et comprendront la zone où les effets résiduels du projet risquent de se conjuguer aux effets des activités et des projets antérieurs, en cours ou à venir. Dans certains cas, la zone d'évaluation sera limitée au Port de Prince Rupert et aux terres qu'administre l'APPR ainsi qu'à la municipalité de Prince Rupert. Dans d'autres cas, par exemple pour la mesure de la qualité de l'air, la limite spatiale englobera le bassin atmosphérique (ou toute autre limite propre aux différents éléments importants de l'écosystème) qui s'étend au-delà de l'emplacement du projet et de l'île Kaien, là où il risque d'y avoir des effets environnementaux cumulatifs.

Pour ce qui est de la limite temporelle, l'évaluation des effets environnementaux cumulatifs ne portera que sur les activités et projets déjà achevés ou prévus et non pas sur ceux qui sont hypothétiques. L'évaluation des effets environnementaux cumulatifs sur le climat se limitera à la contribution du projet aux émissions provinciales de gaz à effet de serre.

Effets de l'environnement sur le projet

En plus d'évaluer les effets environnementaux du projet, nous examinerons les changements qui pourraient être apportés à celui-ci pour des raisons environnementales. L'analyse portera notamment sur les risques naturels comme les événements liés aux températures extrêmes, les glissements de terrain et les phénomènes sismiques. Les mesures d'atténuation proposées, y compris les stratégies de conception, seront prises en compte dans l'évaluation des effets de l'environnement sur le projet et de leur importance.

Commentaires du public

Le rapport d'évaluation environnementale fera état des commentaires recueillis du public au cours des activités de consultation tenues par l'APPR et le CN, conformément aux exigences du RÉEAPC et de la LCÉE.

Élaboration d'un programme de suivi

Le programme de suivi vise à vérifier l'exactitude de l'évaluation environnementale d'un projet et l'efficacité des mesures prises pour atténuer les effets nuisibles de celui-ci. Conformément au paragraphe 16 (2) c) de la LCÉE, l'ÉE doit déterminer si un tel programme est nécessaire et le cas échéant, en établir les modalités. Conformément au paragraphe 38 (2) de la LCÉE, un programme de suivi sera élaboré et les AR en assureront la mise en œuvre. Les AR devront déterminer le programme de suivi recommandé et indiquer qui est responsable de la mise en œuvre des différents aspects des programmes de suivi recommandés.

5.0 CAPACITÉ DE L'ÉTUDE APPROFONDIE À EXAMINER LES QUESTIONS SOULEVÉES PAR LE PROJET

Le public est aussi invité à donner son point de vue sur la capacité de l'étude approfondie à examiner les questions soulevées par le projet. Nous incitons le public à indiquer les raisons pour lesquelles les questions relatives au projet qui doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale peuvent ou ne peuvent pas être examinées dans le cadre de l'étude approfondie.

6.0 CONSULTATION PUBLIQUE

Voir page suivante.

7.0 DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

On peut trouver d'autres données touchant le projet sur le site Web de l'APPR à l'adresse : [<http://www.rupertport.com/container2.html>].

On peut aussi obtenir plus de renseignements sur les exigences fédérales touchant le processus d'évaluation environnementale du projet dans le Registre canadien d'évaluation environnementale à l'adresse :

[http://www.ceaa-acee.gc.ca/050/details-fra.cfm?CEAR_ID=37956].



Projet d'agrandissement du terminal Fairview (phase II)

Le public est invité à présenter ses commentaires sur l'ébauche de document de détermination de la portée et à participer aux journées portes ouvertes

L'administration portuaire de Prince-Rupert propose l'agrandissement du terminal de conteneurs Fairview existant situé sur les terrains du Port de Prince-Rupert en Colombie Britannique. Les travaux comprendront l'agrandissement de la structure d'apportement et des installations à terre. Dans le cadre du projet, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada propose des améliorations à l'infrastructure ferroviaire connexe.

L'Agence canadienne d'évaluation environnementale (l'Agence), invite le public à présenter ses commentaires sur le document de détermination de la portée de l'évaluation environnementale du projet d'agrandissement du terminal Fairview (phase II).

L'Agence a préparé le document de détermination de la portée au nom des autorités responsables, Pêches et Océans Canada, Environnement Canada, l'Office des transports du Canada, ainsi que l'administration portuaire de Prince-Rupert à titre d'organisme de réglementation de ce projet.

Le document de détermination de la portée intègre les exigences relatives au processus fédéral d'évaluation environnementale et précise également les principaux enjeux qui devront être abordées au cours de l'étude approfondie.

Les commentaires reçus au plus tard le 26 juin 2009 seront prises en compte. Tous les commentaires écrits présentés seront du domaine public et seront versés au registre public. Les particuliers et les groupes intéressés sont priés de faire parvenir leurs commentaires dans la langue officielle de leur choix à :

Projet d'agrandissement du terminal Fairview (phase II)
Agence canadienne d'évaluation environnementale
1550, rue Alberni, pièce 805
Vancouver (C.-B.) V6G 1A5
Tél. : 604-666-2401 / Téléc. : 604-666-3493
FairviewPhase2@acee-ceaa.gc.ca

Vous trouverez le texte de l'ébauche du document relatif à la portée sur le site Web de l'Agence à www.acee-ceaa.gc.ca, au numéro de référence 08-03-37956 ou sur le site Web de l'administration portuaire de Prince Rupert à www.rupertport.com. Des copies de l'ébauche du document de détermination de la portée sont mises à la disposition du public à l'adresse susmentionnée, de même qu'aux endroits suivants :

Bibliothèque publique de Prince Rupert
6e Avenue Ouest, bureau 101
Prince Rupert (Colombie-Britannique)

Hôtel de ville de Prince Rupert
3^e Avenue Ouest, bureau 424
Prince Rupert (Colombie-Britannique)

Bibliothèque de Terrace
venue Park
Terrace (Colombie-Britannique)

Ce projet est soumis à une étude approfondie en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* et en vertu du *Règlement sur l'évaluation environnementale pour les administrations portuaires canadiennes*.

JOURNÉES PORTES OUVERTES

L'Agence invite également le public à participer à des journées portes ouvertes dans la zone du projet. Les séances portes ouvertes donnent au public la possibilité d'être plus informé sur le processus fédéral d'évaluation environnemental et la manière dont ils peuvent y participer. Des représentants du gouvernement fédéral feront des présentations et répondront aux questions.

Voici l'horaire des journées portes ouvertes :

Date	Lieux	Heure
9 juin 2009	Hotel Crest 222, 1 ^{ère} Avenue Ouest Prince-Rupert (Colombie-Britannique)	16h30 à 19h30
10 juin 2009	Hotel Coast 4620, ave. Lakelse Terrace (Colombie-Britannique)	16h30 à 19h30