PROCESSUS FEDERAL D'EVALUATION ET D'EXAMEN EN MATIERE D'ENVIRONNEMENT

REGISTRE DES PROJETS

BUREAU DU PRESIDENT EXECUTIF

BUREAU FEDERAL D'EXAMEN DES EVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

HULL (QUEBEC) K1A OH3

JANVIER 1981.

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1981

No de cat. EN 103-5/1981-14

ISBN O-662-51 182-4

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION 1

PROCESSUS FEDERAL D'EVALUATION ET D'EXAMEN EN MATIERE D'ENVIRONNEMENT: BREF APERCU 2

LES INFORMATIONS RELATIVES AUX PROJETS SOUMIS A LA COMMISSION

Route de l'Alaska (Projet de gazoduc) 4

Arctic Pilot (Projet . Partie nord) 6

Arctic Pilot (Projet . Terminal sud . Nouvelle Ecosse) 8

Arctic Pilot (Projet - Terminal sud - Québec) 9

Parc National de Banff - Route Trans-Canada 10

Mer de Beaufort - Production éventuelle d'hydrocarbures 11

Est de l'Arctique (Projet de forage hauturier - Nord du Détroit de Davis) 12

Travaux de canalisation du fleuve Fraser 13

Grands Bancs T.N. - Production de pétrole 15

Projet hydro-électrique du bas Churchill 16

Norman Wells (Exploitation du champ pétrolifère) 18

Shoal Lake - Aménagement de villégiature 21

Slave River (Complexe Hydro-électrique) 22

PROJETS EN ATTENTE 23

Baie de Fundy (Projet d'énergie marémotrice) 23

Dempster (Projet de pipe-line) 23

Delta du Mackenzie (Réseau collecteur de gaz) 24

Polar Gas (Projet) 25

Québec, Extension du port. (Création d'une zone industrielle et portuaire) 26

Aéroport International de Vancouver (Accroissement de la capacité de l'aéroport) 27

Yukon (Etude de transport pour le sud) 27

LISTE DES PROJETS DEJA EXAMINES DANS LE CADRE DU PROCESSUS 28

INTRODUCTION

Le but poursuivi en publiant ce registre est de fournir aux organismes tant publics que privés, aux divers groupes intéressés ainsi qu'au grand public des informations concernant les projets du bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales pour examen officiel dans le cadre du Processus fédéral d'évaluation et d'examen en matière d'environnement (PF£££).

Le contenu est divisé comme suit:

1. Processus fédéral d'évaluation et d'examen en matière d'environnement: Bref aperçu

2. Les informations relatives aux projets en cours d'examen

   Cette partie contient le titre du projet, l'identité du promoteur et/ou du responsable et, soit la description du projet, son état dans le cadre du Processus ainsi que l'action projetée, soit, une fois l'examen terminé, le titre du projet, l'identité du promoteur et/ou du responsable et le résumé du rapport de la Commission au Ministre de l'Environnement.

3. Liste des projets en attente. (projets soumis mais reportés)

   Cette partie contient le titre du projet, l'identification du promoteur et/ou du responsable, une description du projet et le nom de la personne à laquelle s'adresser pour de plus amples renseignements.

4. Liste des projets dont l'examen est terminé

   Cette partie contient la liste des projets qui ont été examinés dans le cadre du Processus et pour lesquels la Commission en charge a remis un rapport au Ministre de l'Environnement.

PROCESSUS FEDERAL D'EVALUATION ET D'EXAMEN EN MATIERE D'ENVIRONNEMENT:

BREF APERCU

Le 20 décembre 1973, le Conseil des Ministres prenait la décision d'instaurer un processus fédéral d'évaluation environnementale pour les projets, programmes et activités fédérales, cette décision fut précisée et complétée par une seconde décision en date du 15 février 1977.

La décision de 1973 chargeait le Ministre de l'Environnement de préparer, en étroite collaboration avec d'autres ministres, les procédures devant permettre de s'assurer que les ministères et agences fédérales:

- se préoccupent de l'aspect "environnement" tout au long de la planification ainsi que durant la réalisation de tout projet, programme ou activité fédérale,

- procèdent à une évaluation environnementale de tout projet, programme ou activité fédérale susceptible d'avoir des effets néfastes pour l'environnement et cela avant que des engagements ou des décisions irrévocables ne soient pris, soumettent au Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales pour examen officiel tout projet, programme ou activité dont les conséquences pour l'environnement seraient importantes,

- tiennent toujours compte des résultats des évaluations mentionnées ci-dessus et cela durant la planification ultérieure et la réalisation du projet ainsi que lors de toute prise de décision.

Le rôle du ministre de l'Environnement dans ce domaine est encore précisé dans la Loi de 1979 sur l'Organisation du gouvernement dans les termes suivants: "Le Ministre de l'Environnement dans l'exercice des pouvoirs et fonctions que lui confère l'article 5, a) amorce, recommande et entreprend à son initiative et coordonne à l'échelle du gouvernement du Canada des programmes conçus...(ii) de façon que les nouveaux projets, programmes et activités fédéraux soient, dès les premières étapes de planification, pesés en fonction de leurs risques pour la qualité de l'environnement naturel, que ceux d'entre eux dont on aura constaté qu'ils présentent probablement des risques graves fassent l'objet d'un réexamen et que l'on tienne compte des résultats du réexamen..."

La procédure établie par le Ministre de l'Environnement, par l'entremise du Comité interministériel de l'environnement, repose essentiellement sur le principe de l'auto-évaluation: les ministères et les agences fédérales ont la responsabilité d'évaluer eux-mêmes les effets de leurs propres projets ainsi que des projets dont ils assument la responsabilité et d'apprécier l'importance des effets prévus.

Le plus tôt possible, au cours même de la phase de planification, le ministère responsable doit passer au crible les projets et activités dont il a la charge afin d'évaluer les effets néfastes possibles pour l'environnement. Ce premier examen mène à l'une des conclusions suivantes:

a) pas d'effets néfastes, aucune action nécessaire,

b) les effets sont connus mais ils ne sont pas importants et peuvent être atténués par une conception tenant compte de l'environnement ainsi que par l'observance des lois et règlements existants.

Le responsable doit prendre toutes les mesures requises par les circonstances mais il n'est pas nécessaire de s'engager plus loin dans la procédure du processus,

c) le genre et l'importance des répercussions du projet ne ressortent pas clairement de ce premier examen, un examen plus détaillé est nécessaire pour pouvoir repérer les conséquences du projet pour l'environnement et évaluer leur importance.

Dans ce cas le responsable établit ou fait établir une évaluation environnementale initiale (EEI). L'examen de cette évaluation lui permettra de décider s'il y a lieu d'adopter la décision "B" ci-dessus ou "D" qui suit. Cependant, il faut noter que la préparation d'une EEI n'est pas nécessaire si l'on décide d'emblée de soumettre le projet à l'examen d'une commission d'évaluation environnementale,

d) le responsable réalise que les conséquences du projet sont importantes: dans ce cas il demande au Président exécutif du Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales de former une commission d'évaluation environnementale qui examinera le projet.

L'exécution d'un projet ainsi soumis à l'examen d'une commission d'évaluation environnementale ne peut être entreprise tant que cet examen n'est pas achevé et que des recommandations n'ont pas été faites à ce sujet au Ministre de l'Environnement.

La Commission, formée par les soins du Président exécutif du Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales, rédige des directives pour la préparation d'un Enoncé des incidences environnementales (EIE) qui est préparé par le ministère responsable ou par le promoteur, procède à l'examen de l'énoncé des incidences environnementales, veille à ce que le public soit informé et participe au processus, et se procure les renseignements supplémentaires qu'il juge nécessaires. La Commission fait ensuite connaître au Ministre de l'Environnement ses conclusions, à savoir que l'impact du projet sur l'environnement peut ou ne peut pas être toléré.

Le Ministre de l'Environnement en accord avec le (les) ministre(s) du (des) ministère(s) responsable(s) du projet décide de la suite à donner aux recommandations faites par la Commission. Les ministères responsables ainsi que les promoteurs doivent veiller à l'exécution des recommandations acceptées.

Une description plus détaillée du Processus est faite dans le "Nouveau Guide du Processus fédéral d'évaluation et d'examen en matière d'environnement". Pour obtenir ce guide il suffit de le demander au Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales, soit à: BFEEE, Hull, Québec K1A OH3, ou à Vancouver: BFEEE, 700 - 789 rue Pender Ouest, Vancouver, Colombie-Britannique V6C 1H2.

PROJET DE GAZODUC DE LA ROUTE DE L'ALASKA

Promoteur

Foothills Pipe Lines (Yukon) Ltd.

Contact: 1600-205 5ième avenue S.W., c.p. 9083, Calgary, Alberta, T2P 2W4

Responsable

Agence du pipe-line du Nord

Contact: Barry Yates, administrateur délégué, 400 - 4ième Ave. S.W. Calgary, Alberta

Description

Construction et exploitation, dans le sud du Yukon, d'un gazoduc souterrain destiné, au début, au transport du gaz de l'Alaska vers les marchés des 48 autres états continentaux des Etats-Unis d'Amérique. La partie du gazoduc située au Yukon longerait la route de l'Alaska sur 512 milles depuis Beaver Lake au sud-ouest jusqu'à Watson Lake au sud-est.

L'extrémité nord de ce gazoduc sera raccordée au gazoduc de l'Alaska de 732 mil les de longueur et au sud aux 1500 milles de conduites projetées en Colombie-Britannique, en Alberta et en Saskatchewan. La jonction au réseau des Etats-Unis serait faite sur le 49ème parallèle. La Commission étudie aussi les possibilités d'aménager plus tard des embranchements latéraux jusqu'aux gisements du Delta du Mackenzie le long de la route Dempster. Ces raccords permettraient de transporter le gaz canadien vers les marchés du Canada. Le tronçon du gazoduc entre Beaver Creek et Watson Lake coûterait environ $1.24 milliard (valeur 1976).

Etat dans le cadre du PEEE.

Le projet a été présenté en mars 1977 pour examen officiel par une Commission constituée en mai 1977. Elle se compose des membres suivants:

E.R. Cotterill, Président
BFEEE
Hull, Québec

C. Wykes
Environnement Canada
Whitehorse, Yukon

D.S. Lacate
Environnement Canada
Vancouver, C.-B.

0. Hughes
Energie, Mines et Ressources
Calgary, Alberta

R.G. Morrison
Affaires indiennes et du Nord
Ottawa, Ontario

L. Chambers
Gouvernement territorial du Yukon
Whitehorse, Yukon.

Secrétaire de la Commission: P.J.B. Duffy, BFEEE, Hull, Québec K1A OH3
(819) 9974000

En mai 1977, la Commission a organisé à Whitehorse une réunion publique préliminaire afin de mettre le public au courant du projet et afin de recevoir ses réactions en vue de la marche à suivre lors des audiences à venir. La première partie de ces assises s'est tenue à Whitehorse du 13 au 17 juin 1977 et l'objet en fut d'identifier les préoccupations environnementales. D'autres audiences ont eu lieu également en mai et juin dans les communautés qui se trouvent le long du tracé proposé. La commission a entamé la deuxième phase des audiences publiques à Whitehorse le 5 juillet 1977. Au cours de celles-ci on s'est efforcé principalement d'obtenir de plus amples informations, et du public et des experts chargés d'assister la Comnission, relativement aux préoccupations environnementales soulevées aux audiences du mois de juin.

La Commission a présenté un rapport préliminaire au Ministre au début d'août 1977. En septembre, les gouvernements du Canada et des Etats-Unis ont convenu d'utiliser le tracé de la route de l'Alaska pour transporter le gaz vers le Sud. Les directives pour la préparation d'un énoncé des incidences environnementales ont été transmises à la société Foothills et au ministère responsable en décembre 1977, elles sont disponibles sur demande.

La société Foothills a préparé un énoncé des incidences environnementales qui a été distribué pour examen public et technique au mois de janvier 1979. Des audiences publiques ont été tenues dans les communautés du Yukon, Whitehorse compris, dans le courant du mois de mars et d'avril 1979. Le 28 avril 1979, la Commission en est arrivé à conclure que le promoteur n'avait pas fourni les renseignements nécessaires au sujet de certains aspects du projet pour permettre à la Commission d'achever l'examen du projet.

La Commission a rédigé un deuxième rapport dans lequel elle demande que le promoteur soit invité à réviser son évaluation du projet. Ce rapport a été transmis au Ministre de l'Environnement et rendu public en septembre 1979. Lorsqu'elle aura reçu les informations demandées à Foothills, la Commission reprendra l'examen public. Après cet examen, la Commission fera rapport au Ministre de l'Environnement concernant le bien-fondé de la conception et de la réalisation du projet au point de vue environnement.

PROJET ARCTIC PILOT
(Partie nord)

Responsables

Ministère des Affaires indiennes et du Nord et
Petro-Canada

Promoteur

Petro-Canada

Résumé du rapport de la Commission au ministre de l'Environnement (Rapport no 15, Projet Arctic Pilot - partie nord, Decembre 1980)

L'objet du projet Arctic Pilot est la production et la liquéfaction journalière de 6.4 millions de mètres cubes (225 millions de pieds cubes) de gaz naturel provenant du champ de Drake Point sur l'île Melville, et son transport par méthanier brise-glaces vers les marchés de l'est du Canada. La Commission d'évaluation environnementale a examiné la partie nord de ce projet qui comprend les installations de l'île Melville et le transport maritime du gaz naturel liquéfié au moyen de deux méthaniers brise-glaces qui feraient route vers l'est par Parry Channel et, ensuite, vers le sud via Baffin Bay et Davis Strait vers un terminal du sud du Canada.

Le constat environnemental présenté par Arctic Pilot en janvier 1979 ainsi qu'une étude socio-économique et de la documentation complémentaire demandée par la Commission ont servie de base pour l'examen du projet.

La Commission a sollicité les observations du public et des organismes gouvernementaux au sujet du projet et, au mois d'avril 1980, elle a tenu des réunions publiques dans les communautés d'Arctic Bay, de Pond Inlet, de Grise Fiord et de Resolute qui sont situées dans le voisinage de la route proposée pour les méthaniers. La Commission a examiné les questions relatives au bien-fondé du projet, aux implications de celui-ci à long terme, aux installations de l'île Melville, au transport maritime et aux répercussions sur le milieu humain. Après avoir examiné soigneusement toute l'information reçue, la Commission en est arrivée à un certain nombre de conclusions et de recommandations contenues dans le présent rapport.

L'examen du projet par la Commission amène à conclure que l'entre rise projetée, telle que présentée, est acceptable au point - -aë-%ë environnement sous réserves de satisfaire à certainesconditions.

La Commission constate que cette entreprise serait une réalisation "pilote" en ce sens qu'elle ouvre la voie dans le domaine du transport maritime dans l'arctique tout au long de l'année et qu'elle développerait, dans l'industrie et le gouvernement au Canada, une connaissance plus approfondie de l'Arctique. Elle constate également que d'autres envisagent le transport de gaz ou de pétrole par voie maritime durant toute l'année à une-échelle plus importante ainsi que la pénurie d'information au sujet des repercussions dans certains domaines particuliers et ce en dépit des efforts déployés par le promoteur lors de la préparation de cet examen. La Commis; sion croit que l'échelle relativement réduite du transport maritime propose par Arctic Pilot Project devrait permettre davantage d'études et une évaluation plus précise des répercussions éventuelles ainsi que des moyens de réduire celles-ci au minimum ou de déterminer plus complètement les répercussions d'un transport maritime de grande envergure.

Parry Channel subvient aux besoins d'une communauté biologique de valeur d'oiseaux et de mammifères dont plusieurs sont considérés être d'importance nationale et internationale. L'exploitation traditionnelle des ressources naturelles par les Inuit aux fins d'usage domestique et de revenu, demeure très importante dans cette région. Aussi est-il essentiel que la route empruntée par les navires évite les endroits délicats dans Parry Channel et que l'on profite de la nature "pilote" de l'entreprise pour observer et rechercher les répercussions de la navigation tout au long de l'année dans l'Arctique. La Commission est d'avis que ceci n'est réalisable que par la création, et l'administration effective, par le ministère des Transports d'un organisme de contrôle chargé de contrôler le mouvement des navires et de veiller à l'observance des bonnes règles de la navigation et des réglementations environnementales appropriées telles que celles qui existent actuellement dans le cadre de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques.

Il faudrait profiter du long délai qui s'écoulera avant que l'entreprise n'entre en activité, pour établir l'organisme de contrôle afin d'avoir le mécanisme complet de sélection des routes en place en temps utile pour s'occuper du trafic maritime futur. La Commission recommande qu'afin d'assister l'organisme dans sa tâche, le ministère de l'Environnement et celui des Pêches et Océans établissent un comité consultatif qui aurait pour rôle de recommander et d'approuver les études requises pour permettre effectivement d'intégrer les données biologiques dans le processus de sélection des routes maritimes. Le promoteur, les Inuit, le gouvernement territorial ainsi que d'autres ministères fédéraux devraient être membre de ce comité. La Commission ne peut déclarer que l'entreprise proposée est acceptable au point de vue environnement que si les scientistes du gouvernement effectuent, avec l'aide des Inuit, davantage de recherches au sujet des mammifères marins et si un organisme de surveillance et de contrôle des routes empruntées par les navires est établi.

La Commission a également suggéré diverses conditions particulières concernant les installations de Drake Point, le pipeline de l'île Melville, les installations de Bridport Inlet, le transport maritime et l'environnement humain, qui résultent de son examen du projet Arctic Pilot.

PROJET ARCTIC PILOT
(Terminal sud - Nouvelle-Ecosse)

Promoteurs

Petro-Canada et Trans Canada Pipelines

Contact: Menno Homan, c.p. 2844, Calgary, Alberta T2P 3E3

Description

Une commission conjointe fédérale/provinciale examinera le terminal et les installations de regazéification proposés à Melfort Point en Nouvelle-Ecosse ainsi que le trajet maritime suivi pour y parvenir, qui font partie du Projet Arctic Pilot.

Etat dans le cadre du PEEE

La formation de la Commission est en cours.

Action projetée

Les noms des membres de la Commission ainsi que le calendrier de l'examen seront annoncés prochainement.

PROJET ARCTIC PILOT
(Terminal sud - Québec)

Promoteurs

Petro-Canada et Trans Canada Pipeliens

Contact: Menno Homan, c.p. 2844, Calgary, Alberta T2P 3E3

Description

Une Commission conjointe fédérale/provinciale examine actuellement le terminal ainsi que les installations de regazéification proposés à Gros Cacouna au Québec ainsi que le trajet maritime suivi pour y parvenir qui font partie du Projet Arctic Pilot.

Etat dans le cadre du PEEE

La Commission a été formée en novembre 1980. Les membres sont:

M. Lamontagne, Président
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
Québec, Québec

Mr. Yergau
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
Québec, Québec

G. Drapeau
Centre de recherches océanologiques
Rimouski, Québec

L. Ouimet
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
Québec, Québec

J. Klenavic
Bureau fédéral d'examen des
évaluations environnementales
Hull, Québec

Action projetée

Deux séries d'audiences publiques seront tenues à Rivière-du-Loup. Au cours de la première série qui se tiendra les 14, 15 et 16 janvier, on fournira de l'information au sujet du projet. La deuxième série sera consacrée à recevoir les exposés et les opinions du public et des organismes gouvernementaux et aura lieu les 17, 18, 19 et 20 février.

PARC NATIONAL DE BANFF - AMELIORATIONS DE LA ROUTE TRANS-CANADA

Promoteur

Ministère fédéral des Travaux publics

Contact: F. Kimball, Travaux Publics, 9925 - 109 ST. Edmonton, Alta.

Description

Afin de résoudre le problème du trafic, améliorer la route Trans-Canada dans le parc national de Banff en portant le nombre de voies à 4 et en modifiant l'échangeur.

Etat dans le cadre du PEEE

Le projet a été présenté au Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales fin mai 1978 pour examen par une commission d'évaluation environnementale. Après avoir reçu une étude d'impact sur l'environnement pour le tronçon du km 0 au km 13 la conmission a préparé un rapport concernant le tronçon, au Ministre de l'Environnement (Rapport no 11, Projet routier à Banff de l'entrée est au km 13). La Commission est composée des membres suivants:

P. Paradine, président
BFEEE
Hull, Québec

W. R. Binks
Ingénieur professionnel
Ottawa, Ontario

W. Ross
Université de Calgary
Calgary, Alberta

J. Hartley
Parcs Canada, Région de l'Ouest
Calgary, Alberta

Secrétaire de la Commission: Guy Riverin, BFEEE, Hull, Québec, K1A OH3
(819) 997-1000

Action projetée

L'examen du tronçon suivant (du kilomètre 13 au kilomètre 27) aura lieu à une date ultérieure.

PRODUCTION EVENTUELLE D'HYDROCARBURE EN MER DE BEAUFORT

Promoteur

Dome Petroleum Limited et autres compagnies couramment engagées en mer de Beaufort.

Responsable

Ministère des Affaires indiennes et du Nord (MAIN)

Contact: M.W. Mills, MAIN, Les Terrasses de la Chaudière, Hull, P.Q.
Adresse postale: MAIN, Ottawa, K1A OH4

Description

Production éventuelle de gaz et de pétrole en mer de Beaufort et transport des produits extraits vers les marchés du sud au moyen de navires-citernes brises-glaces via le "Northwest Passage" et/ou par voie terrestre par pipe-line. Le projet en est encore au tout premier stade de la conception et aucune décision n'a encore été prise concernant des éléments définis tels que l'emplacement des champs à exploiter, les méthodes d'exploitation, les routes à suivre par les navires-citernes, les caractéristiques de ces navires, le tracé des pipes-lines éventuels et le détail des installations auxiliaires.

Etat dans le cadre du PEEE

Le projet a été transmis le 22 juillet aux fins d'examen par une Commission d'évaluation environnementale. La Commission n'a pas encore été formée.

Secrétaire de la Commission: D.W.I. Marshall, BFEEE, 700-789 rue Pender ouest, Vancouver, C.-B., V6C 1H2
(604) 666-2431

Action projetée

Les noms des membres de la Commission seront annoncés ultérieurement.

PROJET DE FORAGE HAUTURIER DANS L'EST DE L'ARCTIQUE
(Nord du dëtroit de Davis)

Responsable

Ministère des Affaires indiennes et du Nord

Contact: M. Ruel, MAIN, Les Terrasses de la Chaudière, Ottawa, K1A OH4

Promoteur

Petro-Canada

Contact: Gerry Glazier, C.P. 2844, Calgary, Alberta, T2P 2M7

Description

Forages de prospection pour les hydrocarbures dans les eaux de la côte nord-est de l'île de Baffin dans l'Arctique.

Etat dans le cadre du PEEE

Le projet a été présenté à la Commission pour révision, en juillet 1977. Un groupe de travail a élaboré des directives pour la préparation d'un énoncé des incidences environnementales (E.I.E.). La préparation de l'énoncé des incidences environnementales est en cours. La Commission est composée des membres suivants:

R.G. Connelly, président
Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales
Hull, Québec

E.J. Sandeman
Service des pêches et de la mer
Saint-Jean, Terre-Neuve

M.J. Morison
Affaires indiennes et du Nord
Yellowknife, T.N.O.

Secrétaire de la Commission: R.L. Greyell, BFEEE, Hull, Québec, K1A OH3
(819) 997-1000

Action projetée

Il est probabl e que des nouveaux membres viendront s'ajouter à la commission et que des directives complémentaires concernant l'impact social seront publiées.

TRAVAUX DE CANALISATION DU FLEUVE FRASER
(Approfondissement du chenal navigable)

Responsable

Ministère fédéral des Travaux publics

Contact: E.O. Isfeld, Travaux maritimes et de génie civil, Travaux Publics, 1110, rue Georgia Ouest, Vancouver, C.-B. V6E 3W5

Description

Amener le chenal de l'estuaire du Fraser depuis New-Westminster jusqu'au détroit de Georgia (Vancouver, C.B.) à une norme suffisante pour assurer aux navires de types et d'usages courants une navigation sans danger tout au long de l'année. La méthode proposée à l'origine pour atteindre ce but était de réaliser des ouvrages entraînant un creusage naturel du fleuve à certains endroits déterminés du chenal navigable afin d'obtenir une profondeur suffisante pour des navires d'un tirant d'eau de 40' maximum (32' sous l'étiage). Cependant, des études récentes des coûts-bénéfices ont fait ressortir que, tel que proposé, le projet n'est pas rentable. En conséquence, on considère à présent la possibilité de travaux assurant une profondeur du chenal navigable moins grande que prévue initialement.

Etat dans le cadre du PEEE

Une Commission a été constituée au mois de juillet 1976. Elle se compose des membres suivants:

D.W.I. Marshall, président
BFEEE
Vancouver, C.-B.

E. Kupka
Environnement Canada
Vancouver, C.-B.

F.C. Boyd
Environnement Canada
Vancouver, C.-B.

J.P. Secter, Directeur
B.C. Ministry of Environment
Victoria, C.-B.

J.W. Wilson
Université Simon Fraser
Burnaby, C.-B.

S.U. Russell
Université de la Colombie-Britannique
Vancouver, C.-B.

Secrétaire de la Commission: P.F. Scott, BFEEE, 700-789 rue Pender ouest Vancouver, C.-B., V6C 1H2 (604) 666-2431

Les directives pour la préparation d'une étude d'impact sur l'environnement pour la conception originale du projet ont été établies par la Commission. Le Ministère des Travaux publics du Canada avait confié-la préparation de l'étude d'impact concernant le projet original à un consultant; cette étude est pratiquement achevée.

Action projetée

L'étude d'impact sur l'environnement (EIE) concernant le projet initial ainsi qu'une ébauche du projet modifié seront présentées à la Commission en 1981; ces documents seront mis à la disposition du public. La Commission procédera ensuite à la rédaction de directives pour la préparation d'une étude d'impact concernant le projet modifié. Le public sera invité à participer à la préparation de ces nouvelles directives.

GRAND BANCS, T.N. - PRODUCTION EVENTUELLE DE PETROLE

Promoteur

Mobil Oil of Canada Ltd.

Resoonsable

Ministère fédéral de l'Energie, des Mines et des Ressources

Description

Production éventuelle de pétrole dans le nord-est des Grands Bancs à l'est de Terre-Neuve. Mobil Oil of Canada Ltd. procède actuellement à des forages de prospection pour des hydrocarbures aux puits Hibernia.

Etat dans le cadre du PEEE

La Commission est en cours de formation. Les membres déjà nommés en mai 1980 sont:

Philip 3. Paradine, président
BFEEE
Hull, Québec

Alfred W.H. Needler
Ancien sous-ministre des pêches
St. Andrews, N.-B.

G. Ross Peters
Memorial University of Newfoundland
Saint-Jean, Terre-Neuve

Irène Baird
St. John's Hospital Council
Saint-Jean, Terre-Neuve

Raoul Anderson
Memorial University of Newfoundland
Saint-Jean, Terre-Neuve

Secrétaire de la Commission: Guy Riverin, BFEEE, Hull, Québec, K1A OH3
(819) 9974000

La Commission a publié des directives qui serviront à Mobil Oil pour préparer son étude d'impact sur l'environnement.

Action projetée

L'annonce des noms d'autres membres de la Commission sera faite sous peu. Une fois l'étude d'impact reçue, vraisemblablement à l'automne de 1981, les commentaires du public et des organismes techniques concernant le projet lui-même et l'étude d'impact seront demandés après quoi il y aura des réunions publiques à ce sujet.

PROJET HYDRO-ELECTRIQUE DU BAS CHURCHILL

Promoteur

Lower Churchill Development Corporation

Responsable

Ministère fédéral de l'Energie, des Mines et des Ressources

Résumé du rapport de la Commission au Ministre de l'Environnement (Rapport no. 15, Projet hydro-ëlectrique, cours infërieur du fleuve Churchill, décembre 1980)

Le présent rapport rend compte de l'examen, effectué par une commission d'évaluation environnementale, d'un projet de construction de deux centrales sur le cours inférieur du fleuve Churchill, et de lignes à haute tension reliant Churchill Falls à Saint-Jean (Terre-Neuve), via le détroit. de Belle Isle. Le promoteur, la Lower Churchill Development Corporation (LCDC), est une société de la Couronne dont les actions sont détenues par le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial. C'est le ministère fédéral de l'Energie, des Mines et des Ressources, qui participe au financement de la LCDC, qui a demandé cet examen, en vertu des responsabilités que lui impose le Processus fédéral d'évaluation et d'examen en matière d'environnement (PEEE).

Après la formation de la LCDC, en 1978, la commission d'évaluation environnementale a été invitée à étudier les deux composantes du projet: la ligne à haute tension et les emplacements envisagés pour les centrales électriques, à Muskrat Falls et Gull Island. Le promoteur a produit des énoncés des incidences environnementales au début de 1980, puis en septembre 1980, la Commission, après avoir recueilli les commentaires du public et des services gouvernementaux, a tenu des réunions publiques dans sept collectivités de Terre-Neuve et du Labrador.

Après avoir examiné tous les renseignements reçus, la Commission a établi des conclusions et formulé des recommandations, qui sont contenues dans le présent rapport. La Commission estime que 'le projet pourrait être acceptable, moyennant le respect de diverses conditions écologiques et socio-economiaues.

La Commission a conclu que la construction et l'exploitation des installations proposées n'empêcheraient pas les Indiens d'utiliser les terres et la faune. Toutefois, les risques de choc culturel causé par l'arrivée massive de travailleurs rendront nécessaires des mesures spéciales affectant les communautés locales.

La Commission en est venue à la conclusion que la réalisation du projet n'entraînerait pas nécessairement d'autres développements au Labrador. Cependant, la Comnission recommande fortement que toute proposition de développement industriel éventuel soit examinée en détail, avant que des décisions irrévocables ne soient prises, afin de mettre en lumière ses effets négatifs possibles et, tout spécialement, le danger qu'un tel développement pourrait présenter pour l'identité culturelle des populations autochtones locales.

Des recommandations ont été faites pour atténuer ou compenser diverses conséquences écologiques. Elles concernent la pêche, les forêts, la faune, et d'autres ressources, surtout dans les zones envisagées pour l'aménagement de lacs de retenue. En outre, des conditions ont été posées pour les travaux dans le détroit de Belle Isle et de la ligne à haute tension.

Il serait possible de construire une partie des installations selon des formules offrant de plus grands avantages à long terme au point de vue ressources. Aussi, des recommandations portent sur la récupération des arbres aux emplacements des lacs de retenue proposés et sur l'utilisation de corridors existants de lignes de transport à haute tension.

La Commission estime que la mise en valeur de cette source d'énergie locale renouvelable est un choix rationnel en vue de satisfaire des besoins prouvés. Néanmoins, pour assurer que les avantages économiques locaux soient maximisés, il sera nécessaire d'établir des comités de liaison. On recommande aussi des mesures précises telle que la formation de la main-d'oeuvre locale en vue d'augmenter l'utilisation de celle-ci.

EXPLOITATION DU CHAMP PETROLIFERE DE NORMAN WELLS ET PIPE-LINES

Promoteurs

Esso Resources Limited et Interprovincial Pipelines Limited.

Responsable

Ministère des Affaires indiennes et du Nord.

Résumé du rapport de la Commission au Ministre de l'Environnement (Rapport no 16, Développement du champ pétrolifére de Norman Wells et pipeline, janvier 1981)

La Commission d'évaluation environnementale pour le projet de Norman Wells a examiné une proposition faite par Esso Resources Canada Ltd. et Interprovincial Pipe Lines (N.W.) Ltd. d'augmenter la production du champ pétrolifére de Norman Wells (T.N.O.) et de construire un pipeline de 324 mm de diamètre allant de Norman Wells à Zama en Alberta. Les installations nécessaires pour augmenter la production comprennent la construction de six îles artificielles dans le fleuve Mackenzie et d'un pipeline de 866 km qui transporterait le pétrole brut et les liquides de gaz naturel vers les marchés du sud du Canada.

Les promoteurs ont publié une étude d'impact sur l'environnement (EIE) au mois d'avril 1980. L'EIE et la documentation complémentaire demandée par la Commission ont servi de base pour l'examen de ce projet.

La Commission a sollicité les opinions du public et d'experts techniques au sujet du projet. En août 1980 elle a tenu des réunions publiques dans douze collectivités situées dans la région du projet. Elle a considéré les problèmes relatifs au bien-fondé du projet, les impacts éventuels de l'environnement physique sur le projet et ceux du projet sur l'environnement physique et humain, l'état de préparation du gouvernement et la surveillance du projet. Après avoir examiné très attentivement la documentation reçue, la Commission en est arrivée à un certain nombre de conclusions et de recommandations qui sont contenues dans le présent rapport.

L'examen du projet a amené la Commission a conclure qu'avant que ce projet puisse être réalisé dans des limites acceptables d'impact au point de vue environnemental et socio-économique, des lacunes importantes dans la planification faite par les promoteurs et dans l'état de préparation du gouvernement doivent être comblées. Cette conclusion a mente la Commission à recommander que la réalisation du projet ne soit pas autorisée avant 1982 au plus tôt afin que ces lacunes puissent être comblées.

Le projet de développement du champ pétrolifère de Norman Wells présente un certain nombre de problèmes tout à fait particuliers. La Commission a examiné les problèmes concernant la construction des îles artificielles dans le fleuve Mackenzie, les préoccupations causées par la construction de ces îles et par les opérations de forage en ce qui a trait aux poissons et à la faune, la prévention contre les fuites éventuelles de pétrole et les mesures pour combattre celles-ci, les substances toxiques, les émissions atmosphériques, l'utilisation de l'eau et l'élimination des résidus provenant des forages. La Commission estime qu'Esso Resources Canada Ltd. a besoin de temps supplémentaire pour arriver à résoudre les problèmes d'affouillement autour des îles artificielles, de détérioration de la toile filtrante, de mesures d'urgence dans le cas de fuites accidentelles de pétrole dans des eaux couvertes ou encombrées de glace, des possibilités de détection de fuites de pétrole et aussi d'entreposage, de transport et d'élimination de produits toxiques ou dangereux et des résidus contaminés provenant de forages.

Entre Norman Wells et Zama, le pipeline proposé par IPL passe dans une zone de pergélisol discontinu. La Commission a conclu que l'analyse thermique faite par IPL laisse sans réponses des questions concernant l'intégrité du pipeline et la stabilité de l'emprise et elle recommande donc que des recherches à ce sujet soient effectuées en priorité. La Commission fait également des recommandations concernant les plans pour les traversées de cours d'eau, les précautions à prendre dans les terrains karstiques, la remise en état de la végétation, le contrôle de l'érosion et le tracé du pipeline à proximité des collectivités autochtones.

L'évaluation des questions socio-économiques faites par la Commission a été centrée sur les préoccupations des habitants et des organismes de la région, ainsi que celles des organismes gouvernementaux au niveau fédéral, territorial et local. La Commission a conclu que le projet proposé donnerait la poussée économique dont la vallée du Mackenzie a besoin. En faisant ces recommandations, on compte qu'elles seront appliquées de telle façon qu'elles soient un stimulant pour l'économie, tout spécialement, de façon que les avantages économiques réalisés profitent à la main d'oeuvre et aux affaires locales. Les impacts du projet sur la société peuvent être maintenus dans des limites acceptables et les recommandations de la Commission ont pour but de réduire au minimum les perturbations sociales. La Commission a conclu qu'un début de réalisation du projet en 1982 allouerait suffisamment de temps pour s'occuper des effets inflationnistes sur l'économie, des différences salariales, d'une étude de base pour les services d'aide sociale et médicale, de la coopération à établir entre les promoteurs et le gouvernement et d'organiser les priorités du gouvernement en vue de la mise en place des programmes et du personnel.

Dans le rapport on constate qu'il existe deux questions politiques dominantes qui sont d'importance majeure pour le projet mais aucune recommandation n'est faite à leur sujet. Il s'agit de la question des revendications territoriales des Dene et du partage des revenus entre gouvernements.

Dans son évaluation du projet pour ce qui a trait aux indiens du nord-ouest de l'Alberta, la Commission recommande que le ministère des Affaires indiennes et du Nord prenne l'initiative d'identifier les organismes qui devraient répondre aux conditions posées par la bande Dene Tha et de coordonner les réponses à ce sujet.

AMENAGEMENT DE VILLEGIATURE DU LAC SHOAL

Responsable

Ministère des Affaires indiennes et du Nord

Contact: M. Dennis Wallace, Gestionnaire de district, Affaires indiennes et du Nord, 100, 4ième avenue sud, Kenora, Ontario P9N 1Y6

Promoteur

Bande indienne no 40 du lac Shoal

Description

Le projet prévoit l'aménagement d'environ 350 terrains de villégiature sur la péninsule, entre la baie Snowshoe et la baie Indian, à l'angle nord-ouest du lac Shoal qui chevauche le Manitoba et l'Ontario (réserve indienne no 40 du lac Shoal). Le lac Shoal alimente la ville de Winnipeg en eau.

Etat dans le cadre du PEEE

Le projet a été présenté au Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales le 31 mars 1980.

La Commission a été formée en janvier 1981 et comprend les membres suivants:

R.G. Connelly, président
BFEEE
Hull, Québec

William Ward
Winnipeg, Manitoba

Lance Roberts
Université du Manitoba
Winnipeg, Manitoba

David Witty
Hilderman, Feir, Witty and Associates
Winnipeg, Manitoba

Secrétaire de la Commission: R.L. Greyell, BFEEE, 13ième étage, Edifice Fontaine, Hull, Qué., K1A OH3 (819) 997-1000

Action projetée

La Commission a préparé et publié les directives pour l'étude d'impact du projet. La Commission invite les intéressés à donner leurs commentaires au sujet de ces directives.

COMPLEXE HYDRO-ELECTRIQUE DE SLAVE RIVER

Promoteur

Parcs Canada, Ministère de l'Environnement

Contact: M. Douglas Harper, Directeur, Région des Prairies, Parcs Canada
114 rue Garry, Winnipeg, Manitoba R3C1G1

Description

L'objet du projet est de créer une centrale hydro-électrique à Fort Smith (TNO), ou à proximité de cette localité, afin de mettre le potentiel de la rivière Slave en valeur.

a) Centrale et barrage: à la frontière entre l'Alberta et les Territoires du Nord-Ouest, à proximité de Fort Smith et attenant au parc national de Wood Buffalo.

b) Lignes à très haute tension: de la région de Fort Smith à Fort McMurray en Alberta.

Etat dans le cadre du PEEE

Parcs Canada a transmis ce projet au Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales en janvier 1980. La formation de la Commission est en cours. Le seul membre nommé jusqu'à présent est:

P.J.B. Duffy, président
BFEEE
Hull, Québec

Secrétaire de la Commission: R.L. Greyell, BFEEE, Hull, Québec K1A OH3
(819) 997-1000

Action projetée

Le gouvernement de l'Alberta a annoncé l'entreprise d'une étude de deux ans concernant la possibilité d'un aménagement hydro-électrique sur la Slave River entre Fort Smith et Fitzgerald. De nouvelles nominations de membres pour la Commission seront faites après échanges de vues avec les gouvernements de l'Alberta et des Territoires du Nord-ouest.

PROJET D'ENERGIE MAREMOTRICE DE LA BAIE DE FUNDY
(en attente)

Promoteur

Bureau des études marémotrices de la Baie de Fundy, M. R.H. Clark 997-2108

Description

Ce projet est situé dans la partie nord de la baie de Fundy au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Ecosse (Chignecto Bay et Minas Basin). Une étude datée du mois de novembre 1977, intitulée "Ré-évaluation de l'énergie marémotrice de la Baie de Fundy", a été mise en circulation par le responsable du projet. On y trouve une description détaillée du projet qui comprendra un barrage de marée, une centrale électrique et des lignes à haute tension. Les gouvernements provinciaux et fédéral discutent actuellement de la répartition des coûts des études détaillées d'ingénierie environnementale.

Pour renseignements: Phil Paradine, BFEEE, Hull, Qué. K1A OH3
(819) 997-1000

PROJET DE PIPE-LINE - DEMPSTER
(en attente)

Promoteur

Foothills Pipe Lines (Yukon) Limited

Contact: 1600-205, 5ième avenue S.O., C.P. 9083, Calgary, Alberta T2P 2W4

Responsable

Ministère des Affaires indiennes et du Nord

Contact: O. Løken, Les Terrasses de la Chaudière, Hull, Québec
Adresse postale: Ottawa, Ontario K1A OH4

Description

Construction et exploitation d'un gazoduc pour transporter le gaz du delta du Mackenzie (Territoires du Nord-Ouest) jusqu'à Whitehorse, ou à proximité dans le Yukon, où il sera raccordé au gazoduc de la route de l'Alaska. Le tracé suivra d'assez près celui de la route de Dempster et de la route du Klondyke.

Pour renseignements: R.L. Greyell, BFEEE, Hull, Qué., K1A OH3
(819) 997-1000

RESEAU COLLECTEUR DE GAZ DU DELTA DU MACKENZIE
(en attente)

Responsable

Ministère des Affaires indiennes et du nord

Contact: O. Løken, MAIN, Ottawa, Ontario K1A OH4

Promoteurs

Imperial Oil, Gulf Oil et Shell Oil

Description

Les compagnies citées ci-dessus se proposent de construire et d'exploiter dans la région du delta du Mackenzie (T.N.O.) trois usines de traitement du gaz ainsi que des moyens de transport appropriés pour l'alimentation du pipeline Dempster transportant le gaz vers les marchés du sud du Canada. Ces projets sont arrêtés depuis l'été de 1977. Cependant, un énoncé des incidences environnementales a été préparé pour le complexe de Taglu de la société Imperial Oil. Le coût du complexe de Taglu est estimé à $500 millions ($ 1975).

Pour renseignements: R.L. Greyell, BFEEE, Hull, Québec, K1A OH3
(819) 997-1000

n

PROJET POLAR GAS
(en attente)

Responsables

Affaires indiennes et du Nord (partie située dans les Territoires du nord-ouest)

Contact: M. Ruel, MAIN, Ottawa, Ontario K1A OH4

Energie, Mines et Ressources (partie située au sud du 60ième parallèle).

Contact: H.C. Rothschild, EMR, 580 rue Booth, Ottawa, Ontario, K1A 0E4

Promoteurs

Polar Gas et Panarctic Gas Ltd.

Contact: J. Riddick, B.P. 90, Commerce Court ouest, Toronto, M5L 1H3

Description

Extraction et raffinage du gaz des gisements des Iles du haut-arctique, et construction d'un pipe-line pour le transport du gaz raffiné. Ce pipe-line de grand diamètre traversera les Territoires du Nord-ouest et une ou plusieurs provinces jusqu'à sa jonction avec un pipe-line existant dans le sud du Canada.

Pour renseignements: R.G. Connelly, BFEEE, Hull, Québec, K1A OH3
(819) 997-1000

EXTENSION DU PORT DE QUÉBEC
Création d'une zone portuaire et industrielle.
(en attente)

Responsable

Conseil des Ports nationaux, Ministère des Transports.

Contact: Yvon Bureau, directeur de la gestion des propriétés
10, rue de Quercy, C.P. 2268, Québec (Québec) B1K 7P7
(418) 694-3568

Description

Le projet est situé en aval de la ville de Québec sur la rive gauche du Saint-Laurent en aval de l'embouchure de la rivière Saint-Charles. Aux 115 hectares de terrain déjà aménagés depuis 1957, on projette d'ajouter au cours des vingt prochaines années, 330 hectares de terrains obtenus par remblayage du rivage de la rive gauche du Saint-Laurent au lieu dit "Les battures de Beauport". Le remblai proviendra du lit du fleuve ainsi que de celui de la rivière Saint-Charles. Ces terrains seront aménagés en trois zones parallèles: zone portuaire, zone industrielle et zone mixte.

La zone portuaire (180 hectares), d'une profondeur de 400 mètres environ sera aménagée pour la manutention et le stockage de produits solides en vrac et de marchandises générales.
Parallèlement à cette zone, et sur une profondeur variant de 200 à 450 mètres selon les endroits, se trouvera la zone industrielle (100 hectares) réservée à l'installation d'industries diverses (produits métalliques, produits chimiques, industrie agro-alimentaire, etc).
Viendra ensuite la zone mixte (48 hectares) qui sera aménagée entre la zone résidentielle existante et la zone industrielle projetée; elle constituera un tampon d'environ 250 mètres de profondeur entre ces deux zones et sera réservée à l'usage de bâtiments de bureaux, d'activités para-industrielles, etc.

Coût estimé du projet: 200 millions ($1977).

Pour renseignements: Carol Martin, BFEEE, Hull, Québec, K1A OH3
(819) 997-1000

ACCROISSEMENT DE LA CAPACITE DE L'AEROPORT INTERNATIONAL DE VANCOUVER
(en attente)

Responsable

Ministère fédéral des Transports (Administration Canadienne des transports aériens, ACTA)

Contact: M. C. Heed, Directeur régional du Pacifique, Administration des aéroports, Transports Canada, 739, rue Hastings ouest, Vancouver C.-B. V6C 1A2

Description

Pour répondre à la demande croissante prévue, le Ministère des Transports se propose d'augmenter la capacité générale de l'aéroport international de Vancouver situé à Richmond (C.B.) au sud de Vancouver sur Sea Island. Il projette de construire une piste d'envol supplémentaire, parallèle à la piste principale existante (IFR 08/26), ainsi que des installations connexes dans le périmètre délimité par les digues existantes.

Pour renseignements: P.F. Scott, BFEEE, Vancouver, C.B., V6C 1H2 (604) 666-2431

ETUDE DE TRANSPORT POUR LE SUD DU YUKON
(en attente]

Responsable

Ministère fédéral des Transports

Contact: D.W. Bachynski, Coordonnateur de l'ouest, Direction générale du transport ferroviaire, Transports Canada, 2760-200, rue Granville, Vancouver, C.-B. V6C 1S4

Description

L'étude comporte l'examen de plusieurs tracés possibles sur le territoire du Yukon entre Whitehorse et Ross River avec la possibilité de jonctions vers la Colombie-Britannique, l'Alaska ainsi que les Territoires du Nord-Ouest en vue de favoriser le développement du potentiel en ressources naturelles du Yukon en améliorant le système de transport de cette région. Pour ce faire l'étude explore les possibilités offertes par plusieurs tracés ferroviaires ainsi que par un réseau routier. Le coût des diverses options varie de 35 à 370 millions de dollars (valeur 1974).

Pour renseignements: P.F. Scott, BFEEE, 700-789 rue Pender ouest, Vancouver, C.B., V6C 1H2 (604) 666-2431

LISTE DES PROJETS DONT L'EXAMEN, DANS LE CADRE DU PROCESSUS, EST TERMINE

1. Centrale Nucléaire à Point Lepreau, Nouveau-Brunswick
   Rapport au Ministre en mai 1975

2. Projet d'énergie hydro-électrique de Wreck Cove, Ile du Cap Breton
   Rapport au Ministre en août, 1976

3. Gazoduc de la Route de l'Alaska, Territoire du Yukon
   Rapport intérimaire au Ministre le ler août 1977

4. Raffinerie d'uranium de l'Eldorado Nucléaire Ltée, Port Granby, Ontario
   Rapport au Ministre le 12 mai 1978

5. Projet routier Shakwak, Route de l'Alaska et route Haines, Colombie-Britannique et Yukon
   Rapport au Ministre en juin 1978

6. Projet de forage hauturier dans l'est de l'arctique - Partie sud du détroit de Davis T.N.O.
   Rapport au Ministre le ler novembre 1978

7. Forage hauturier, Détroit de Lancaster, T.N.O.
   Rapport au Ministre, février 1979

8. Raffinerie d'hexafluorure d'uranium de l'Eldorado, Ontario
   Rapport au Ministre, février 1979

9. Extension du port de Roberts Bank, Colombie-Britannique
   Rapport au Ministre en mars 1979

10. Pipe-line de la route de l'Alaska, Audiences au Yukon (Mars-Avril 1979)
    Rapport au Ministre en août 1979

11. Projet routier à Banff (de l'entrée est au km 13)
    Rapport au Ministre en octobre 1979

12. Remise en service de l'aérodrome de Boundary Bay
    Rapport au Ministre en novembre 1979

13. Raffinerie d'uranium de l'Eldorado, R.M. Corman Park, Saskatchewan
    Rapport au Ministre en juillet 1980

14. Projet Arctic Pilot, (partie nord), T.N.O.
    Rapport au Ministre en octobre 1980

15. Projet hydro-électrique, cours inférieur du Churchill, Terre-Neuve et Labrador
    Rapport au Ministre en décembre 1980

16. Développement du champ pétrolifère de Norman Wells et pipeline. Territoires du Nord-ouest et Alberta.
    Rapport au Ministre en janvier 1981