

Ébauche des lignes directrices
en application de la *Loi canadienne sur l'évaluation*
environnementale
pour
le projet de passage international de la
rivière Detroit

novembre 2006

PARTENARIAT SUR LE TRANSPORT FRONTALIER

TABLE DES MATIÈRES

1.0	OBJET.....	1
2.0	CONTEXTE	1
3.0	APPLICATION DE LA LOI CANADIENNE SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE	2
4.0	MINISTÈRES FÉDÉRAUX EXPERTS	2
5.0	COORDINATION AVEC LA PROCESSUS D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE PROVINCIALE	3
6.0	DOCUMENTATION DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE.....	4
7.0	REGISTRE PUBLIC	4
8.0	PORTÉE	5
8.1	Portée du projet.....	5
8.2	Portée de l'évaluation	6
8.3	Portée des éléments à prendre en considération dans l'évaluation	7
9.0	MÉTHODE D'ÉVALUATION.....	8
9.1	Teneur du rapport d'examen préalable	8
9.2	Description du projet.....	9
9.3	Limites spatiales et temporelles de l'évaluation environnementale	9
9.4	Description du milieu existant	10
9.5	Évaluation et atténuation des effets environnementaux.....	11
9.5.1	Évaluation des effets causés par le projet	11
9.5.2	Évaluation des effets de l'environnement sur le projet	12
9.6	Évaluation des effets cumulatifs	13
9.7	Importance des effets résiduels.....	13
9.8	Consultation des parties intéressées.....	14
9.9	Programme de suivi	14
9.10	Conclusions et recommandations pour la prise de décision	14
10.0	ÉTAPES DU PROCESSUS D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE.....	15
11.0	PERSONNES-RESSOURCES POUR L'ÉVALUATION	15
12.0	RÉFÉRENCES	15
	Tableau 1 : Portée des éléments à évaluer	16

PARTENARIAT SUR LE TRANSPORT FRONTALIER

1.0 OBJET

Le présent document a pour objet d'aider à définir la portée de l'évaluation environnementale (EE) du volet canadien du projet de passage international de la rivière Detroit (PIRD) à Windsor, en Ontario. Le projet est entrepris par Transports Canada et le ministère des Transports de l'Ontario (MTO), dans le cadre du Partenariat sur le transport frontalier qui réunit aussi le ministère des Transports du Michigan et la Federal Highway Administration des États-Unis.

Le projet vise à fournir une nouvelle capacité de franchissement de la frontière entre Windsor (Ontario) et Detroit (Michigan). Le projet comprend la construction et la mise en service d'un nouveau pont international enjambant la rivière Detroit, les installations d'inspection des douanes et le raccordement à la voie d'accès à la route 401. Il y a coordination avec un projet parallèle aux États-Unis, qui comprend, en plus du pont international, une esplanade correspondante de services frontaliers et un raccord à la voie routière entre le nouveau pont et le réseau d'autoroutes du côté américain de la rivière.

Au Canada, une EE fédérale du projet proposé est exigée en application de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE). Ce document (ci-après appelé Lignes directrices pour l'EE) explique comment réaliser l'EE et centrer l'évaluation sur les questions et préoccupations utiles. Il indique également la façon de documenter l'EE. De plus, les Lignes directrices pour l'EE fournissent le moyen de faire connaître le processus d'EE aux parties intéressées.

Il convient de noter que le processus fédéral est coordonné avec le processus provincial d'Ontario, qui a formellement commencé en février 2005. L'information sur la façon dont les processus fédéraux et provinciaux sont coordonnés est trouvée dans tout ce document.

2.0 CONTEXTE

Le projet vise à assurer une circulation sécuritaire, efficace et sûre des personnes et des biens à la frontière canado-américaine dans le secteur de la rivière Detroit afin de soutenir les économies de l'Ontario, du Michigan, du Canada et des États-Unis. À cette fin, le projet doit traiter des besoins régionaux en matière de transport et de mobilité :

- Fournir une nouvelle capacité de franchissement de la frontière afin de répondre à la demande accrue de circulation à long terme;
- Améliorer le système de connectivité pour améliorer la circulation continue de personnes et de biens;
- Améliorer les opérations et les capacités de traitement à la frontière;
- Offrir des options de passage sécuritaires et raisonnables (redondance du réseau).

Transports Canada et ses partenaires, le MTO, le ministère des Transports du Michigan et la Federal Highway Administration des États-Unis, se sont engagés à planifier, concevoir et mettre

en œuvre le projet PIRD de façon à respecter l’environnement. Un processus d’étude coordonné a été conçu pour aider à réduire les impacts environnementaux et pour régler les problèmes de transport décelés. L’étude coordonnée comprendra le parachèvement de travaux environnementaux et techniques qui permettront aux gouvernements de décider de l'emplacement d'un nouveau passage ou d'un passage amélioré de la manière la plus responsable qui soit sur le plan environnemental.

Étant donné la nature du projet et la complexité des questions de transport transfrontalier dans la région de Windsor Detroit, ces travaux sont nécessaires pour satisfaire aux exigences législatives et réglementaires de la *Loi canadienne sur l'Évaluation environnementale*, de la *Loi sur les évaluations environnementales de l'Ontario* et de la *National Environmental Policy Act* des États-Unis. Le ministère des Transports de l'Ontario est responsable du programme des travaux du côté canadien avec Transports Canada. Le département des Transports du Michigan mène le programme américain, en collaboration avec la Federal Highway Administration des États-Unis. D'autres détails sur la coordination du programme de travail canadien sont fournis dans la section 5.0.

3.0 APPLICATION DE LA LOI CANADIENNE SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

À titre de co-promoteur du volet canadien du projet, TC a déterminé qu’une EE est nécessaire selon l’alinéa 5(1)a) de la LCEE. TC a également déclaré être une autorité responsable (AR) de l’évaluation. D’autres approbations fédérales pourraient s’imposer (consulter la section 4.0).

Le projet n’est pas visé par le *Règlement sur la liste d’étude approfondie* de la LCEE. Par conséquence, paragraphe 18(1) de la LCEE oblige TC à veiller à ce qu’un examen préalable du projet soit effectué avant de prendre toute mesure en vue de permettre la mise en œuvre du projet en tout ou en partie.

4.0 MINISTÈRES FÉDÉRAUX EXPERTS

Le 24 août 2005, une description du projet a été transmise à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale en conformité avec le *Règlement sur la coordination par les autorités fédérales des procédures et des exigences en matière d'évaluation environnementale* (le *Règlement sur la coordination fédérale*). La description du projet indiquait les renseignements disponibles, y compris ceux sur les éléments/les ouvrages (routes, rampes d’accès, ponts, passages à niveau, etc.), les caractéristiques des installations (nombre de voies, exigences relatives aux emprises, etc.) les activités du projet, les besoins matériels et de ressources et l’élimination des déchets.

Jusqu’à présent, seul TC a confirmé être une autorité responsable selon la LCEE pour cette évaluation, à titre de promoteur et du fait que le projet nécessitera une approbation en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, comme le précise le *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées*. Toutefois, Pêches et Océans Canada, l’Office des

transports du Canada, le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, l'Office national de l'énergie, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada et enfin Ressources naturelles Canada se sont reconnus comme d'éventuelles autorités responsables et ils participeront activement au processus d'EE. Ces autorités fédérales confirmeront leurs responsabilités plus tard, pendant le processus, quand d'autres renseignements relatifs au projet seront disponibles.

L'Administration portuaire de Windsor constitue une éventuelle autorité visée par règlement. Elle participera activement au processus jusqu'à ce que ses responsabilités soient confirmées. Pour déterminer si elle sera une autorité visée, l'Administration portuaire de Windsor devra savoir si des plans d'eaux fédéraux ou des terres qui relèvent d'elle sont nécessaires pour l'exécution du projet. Si l'Administration portuaire de Windsor est une autorité visée, le *Règlement sur l'évaluation environnementale concernant les administrations portuaires canadiennes* pourrait s'appliquer.

Après la transmission de la description du projet, plusieurs autorités fédérales ont déclaré être « pourvues des connaissances voulues » pour l'évaluation. Il s'agit d'Environnement Canada, Santé Canada, Pêches et Océans Canada, Ressources naturelles Canada et l'Agence des services frontaliers du Canada. Elles pourraient participer au processus en qualité d'autorités fédérales expertes. Puisque l'évaluation met à contribution de multiples autorités, l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (l'Agence) fait office de coordonnateur fédéral de l'évaluation environnementale (CFEE). Ensemble, ces ministères composent l'équipe fédérale d'examen.

5.0 COORDINATION AVEC LA PROCESSUS D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE PROVINCIALE

Étant donné que le projet est soumis aux exigences de la *Loi sur les évaluations environnementales* de l'Ontario, les processus d'EE seront coordonnés selon l'*Entente de collaboration Canada-Ontario en matière d'évaluation environnementale* (l'Entente), laquelle indique que les gouvernements fédéral et provincial :

« visent la mise en place d'un processus d'évaluation environnementale coordonné lorsque les projets doivent faire l'objet d'un examen par les deux instances [...] L'entente maintient les normes actuelles relatives à l'environnement et les responsabilités concernant la prise de décision et la législation des deux gouvernements. Bien que les projets nécessitent des approbations fédérale et provinciale en matière d'évaluation environnementale, ils nécessiteront encore des approbations distinctes, les décisions étant prises sur la base des mêmes renseignements, et des décisions simultanées pourront être prises ».

Bien que beaucoup de détails de projet soient toujours en cours de développement, le processus fédéral a été lancé tôt dans les étapes de planification de projet, afin de maximiser des occasions pour la coordination avec le processus provincial.

En développant ces directives, la considération a été donnée aux exigences de la *Loi sur les évaluations environnementales* de l'Ontario et les plans de travail qui ont été développés en tant qu'élément du processus provincial, afin de coordonner des conditions de l'information et d'éviter ou réduire au minimum la duplication des efforts. Conformé à ceci, les études techniques qui sont préparées en tant qu'élément du processus provincial formeront la base pour répondre aux exigences de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*. Il convient noter que les départements fédéraux ont fourni l'entrée aux plans de travail, en tant qu'élément du processus coordonné. Des conditions fédérales spécifiques sont décrites dans ce document. La coordination des activités publiques de revue est décrite dans la section 9.8.

6.0 DOCUMENTATION DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) dirige le volet canadien de l'étude PIRD, en collaboration avec Transports Canada (TC). De concert, le MTO et TC ont retenu une équipe de consultants, dirigée par URS Canada, pour réunir les études techniques et la documentation du processus coordonné de l'EE.

TC, en vertu du pouvoir que lui accorde le paragraphe 17(1) de la LCEE, délèguera au MTO et à l'équipe de consultants les tâches de coordonner et d'élaborer les études techniques à l'appui de l'EE, d'élaborer et de mettre en œuvre un programme de consultation publique et d'établir un rapport d'examen préalable (REP). Comme indiqué ci-dessus, les études techniques qui sont établies pour l'EE seront utilisées par les ministères fédéraux pour l'évaluation du projet.

En collaboration avec le ministère de l'Environnement de l'Ontario (MEO), et en conformité avec l'Entente, le MTO et l'équipe de consultants soumettront le REP et les études techniques connexes à l'Agence, en sa qualité de CFEE. L'Agence diffusera le REP et la documentation à l'équipe fédérale d'examen qui étudiera et commentera le dossier. Sur la base des observations reçues, l'équipe pourra demander au promoteur de revoir le REP. Plusieurs versions pourraient être nécessaires avant que le rapport soit considéré comme complet. Un plan de consultation sera développé en consultation avec l'agence et le MEO pour décrire comment le processus public de revue sera coordonné.

7.0 REGISTRE PUBLIC

TC a établi un registre public pour l'évaluation conformément à l'article 55 de la LCEE. L'évaluation sera affichée dans le Registre canadien d'évaluation environnementale (RCEE), qui est accessible sur le site web de l'Agence (www.LCEE.gc.ca). Le numéro de la LCEE pour ce projet est le 06-01-18170. Le RCEE comprendra la documentation suivante :

- la description du projet;
- les avis indiquant l'ouverture et la clôture de l'évaluation;
- la portée des éléments à prendre en considération;
- les avis sollicitant les commentaires du public;
- les décisions relatives à l'évaluation.

Les parties intéressées pourront obtenir les documents sur le site web de la LCEE et télécharger les fichiers. Elles pourront obtenir copie de documents particuliers se trouvant sur la liste des documents auprès de la personne-ressource à TC (voir la section 11.0).

8.0 PORTÉE

8.1 Portée du projet

Le paragraphe 15(3) de la LCEE définit ainsi la portée d'un projet : « *toute opération – construction, exploitation, modification, désaffectation, fermeture ou autre – constituant un projet lié à un ouvrage.* »

Afin d'établir la portée d'un projet visé par un examen préalable en application de la LCEE, il faut déterminer les ouvrages compris dans la proposition ainsi que les opérations connexes.

Les caractéristiques particulières des éléments du projet à évaluer seront déterminées par le processus d'EE au stade de la conception préliminaire. Les dessins et les plans du projet seront réalisés pendant l'EE. Toutefois, à cette étape de l'EE, on peut considérer que la portée du projet pour l'évaluation environnementale comprend la construction, l'exploitation et la désaffectation (où applicable) des éléments suivants :

- un pont à six voies qui enjambe la rivière Detroit, conçu pour offrir des hauteurs libres de navigation conformes aux exigences canadiennes et américaines; selon l'emplacement de la traversée du pont et la largeur de la rivière à cet endroit, il pourrait y avoir ou non des piliers situés dans l'eau;
- des esplanades des services frontaliers; les esplanades d'inspection des Douanes canadiennes auront la taille pour répondre aux besoins de l'*Agence des services frontaliers du Canada* et aux autres parties qui s'intéressent aux considérations frontalières; des discussions préliminaires ont fait ressortir qu'approximativement 80-100 acres seront nécessaires; un plan conceptuel d'implantation de l'emprise, comprenant les bâtiments et les parcours des véhicules et des flux piétonniers sera élaboré dans le contexte de l'EE;
- un accès contrôlé au raccordement de l'autoroute entre l'esplanade des services frontaliers et le réseau provincial d'autoroutes; ce raccordement sera vraisemblablement une autoroute divisée en six voies comprenant des échangeurs aux traversées routières principales, des carrefours à niveaux différents/fermetures de routes aux traversées routières mineures et des carrefours à niveaux différents aux passages à niveau. Si/lorsque des cours d'eau se trouvent sur le chemin de cet accès contrôlé de l'autoroute, les passages à niveau pourraient ou non comporter des constructions situées dans l'eau; cela dépendra de l'endroit et de la profondeur du cours d'eau à cet endroit. Le raccordement à l'autoroute pourrait être une prolongation de la route existante, ou être un tracé complètement nouveau. La largeur

PARTENARIAT SUR LE TRANSPORT FRONTALIER

de l'emprise routière pour satisfaire aux besoins de cette autoroute devrait avoir approximativement entre 80 et 100 m, avec des superficies additionnelles aux endroits à forte pente et aux carrefours à niveaux différents et aux échangeurs. Divers profils seront envisagés, y compris une route à niveau, une route abaissée, ou une route bordée. L'utilisation de voies de service pour faciliter l'accès à la circulation locale sera envisagée.

Le REP fournira une description complète de chaque élément du projet ainsi que des ouvrages et activités qui y sont associés. La portée du projet pourra être précisée ultérieurement lorsque des informations additionnelles au sujet des éléments précis seront disponibles.

8.2 Portée de l'évaluation

Le paragraphe 16(1) de la LCEE identifie les éléments qui doivent être pris en considération lors de l'examen préalable :

« 16 (1) L'examen préalable, l'étude approfondie, la médiation ou l'examen par une commission d'un projet portent notamment sur les éléments suivants :

- a) les effets environnementaux du projet, y compris ceux causés par les accidents ou défaillances pouvant en résulter, et les effets cumulatifs que sa réalisation, combinée à l'existence d'autres ouvrages ou à la réalisation d'autres projets ou activités, est susceptible de causer à l'environnement;
- b) l'importance des effets visés à l'alinéa a);
- c) les observations du public à cet égard, reçues conformément à la présente loi et aux règlements;
- d) les mesures d'atténuation réalisables, sur les plans technique et économique, des effets environnementaux importants du projet;
- e) tout autre élément utile à l'examen préalable, à l'étude approfondie, à la médiation ou à l'examen par une commission, notamment la nécessité du projet et ses solutions de rechange, – dont l'autorité responsable ou, sauf dans le cas d'un examen préalable, le ministre, après consultation de celle-ci, peut exiger la prise en compte. »

Il convient également de noter les définitions de *environnement* et *effets environnementaux* dans la LCEE sont :

« **environnement** » Ensemble des conditions et des éléments naturels de la Terre, notamment :

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

« **effets environnementaux** » *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.*

Ces termes sont utilisés dans le présent document au sens de la LCEE.

La portée de l'évaluation du projet PIRD comprendra les effets environnementaux du projet, y compris ceux causés par les accidents ou défaillances pouvant en résulter, et les effets cumulatifs que sa réalisation, combinée à d'autres ouvrages ou à la réalisation d'autres projets ou activités, est susceptible de causer à l'environnement. En vertu du pouvoir discrétionnaire accordé par l'alinéa 16(1)e) de la LCEE, l'AR ou les AR exigeront également qu'il soit tenu compte de l'objet, de la nécessité et des avantages du projet.

Pendant la réalisation de l'EE, à la suite des consultations des autorités fédérales expertes et d'autres parties intéressées, il se pourrait que des questions ou éléments supplémentaires ou plus précis soient dégagés et doivent être ajoutés à l'EE.

8.3 Portée des éléments à prendre en considération dans l'évaluation

La portée des éléments à prendre en considération dans l'évaluation devrait comprendre, sans s'y limiter, les effets potentiels (y compris les effets cumulatifs) sur les éléments environnementaux suivants :

- la qualité de l'air et le climat
- l'eau de surface
- l'eau souterraine
- les niveaux d'eau et le débit de la rivière Detroit (si des constructions dans l'eau sont proposées)¹
- la géologie de surface et de subsurface et les sols
- la végétation, les communautés végétales et les milieux humides
- les poissons et leur habitat
- les espèces fauniques et leur habitat et les oiseaux migrateurs
- les espèces préoccupantes
- le bruit et la vibration; et
- les sites contaminés et la gestion des déchets.

¹ Si des pieux dans l'eau de la rivière Detroit sont proposés, une analyse hydrotechnique complète sera requise pour déterminer les impacts possibles de la construction et de l'exploitation sur les niveaux et les débits de la rivière en amont et en aval de la traversée du pont.

Selon la définition des *effets environnementaux*, la portée des éléments fait référence également aux effets, sur les catégories ci-dessous, de tout changement que le projet pourrait apporter à l'environnement :

- la santé humaine et les facteurs socio-économiques;
- les biens matériels et culturels patrimoniaux;
- l'exploitation actuelle des sols et des ressources à des fins traditionnelles par les peuples autochtones;
- tout ce qui comporte une signification historique, archéologique, paléontologique ou architecturale.

Plus de détails au sujet de chacun de ces éléments sont fournis au tableau 1. Ces informations seront révisées lorsque le processus d'évaluation sera entamé et que d'autres renseignements seront disponibles sur les lieux et la conception des éléments précis du projet. Toutefois, le tableau 1 offre un résumé préliminaire des renseignements généraux exigés afin de favoriser la coordination avec le processus provincial d'EE.

9.0 MÉTHODE D'ÉVALUATION

9.1 Teneur du rapport d'examen préalable

Selon l'objectif de coordonner les processus fédéral et provincial d'EE, le REP devraient se fonder sur les études préliminaires réalisées aux fins de l'étude provinciale. Toutefois, le REP contiendra suffisamment d'informations de base pour appuyer les conclusions qui sont tirées de l'analyse des effets environnementaux. Des conseils additionnels au niveau du détail qui est exigé dans le REP peuvent être fournis plus tard dans le processus.

Les éléments à évaluer selon les paragraphes 16(1) et 16(2) de la LCEE doivent être pris en compte systématiquement dans le REP. Précisément, le REP décrira ce qui suit :

- Application de la LCEE
- Portée du projet
- Portée de l'évaluation
- Description du projet
- Limites spatiales et temporelles de l'évaluation
- Description du milieu existant
- Évaluation et atténuation des effets environnementaux
- Effets cumulatifs
- Importance des effets résiduels
- Consultation des parties intéressées
- Suivi du programme, si nécessaire, et
- Conclusions et recommandations pour la prise de décision.

PARTENARIAT SUR LE TRANSPORT FRONTALIER

Des précisions sur les informations à traiter dans le REP sont fournies dans les sections suivantes.

9.2 Description du projet

Le REP inclura un énoncé clair et complet de l’objet du projet. L’énoncé comprendra un résumé de la nécessité du projet, d’après les documents justificatifs d’ordre technique, auxquels il renverra.

Une description adéquate du projet est nécessaire pour l’évaluation des effets environnementaux. Elle portera sur les activités proposées de construction et d’exploitation. La description reprendra, en les précisant, les éléments dégagés dans la portée du projet, et s’appuiera sur les cartes et les diagrammes utiles. Selon l’objectif de coordonner les processus fédéral et provincial d’EE, les renseignements fournis sous cette rubrique devraient se fonder sur les études préliminaires réalisées aux fins de l’étude provinciale.

L’objectif principal de la description du projet est de préciser et de caractériser les éléments et les activités précises qui peuvent interagir avec le milieu avoisinant et qui sont donc susceptibles de le modifier ou de le perturber, pendant la construction, l’exploitation normale et dans le cas de défaillances ou d’accidents.

9.3 Limites spatiales et temporelles de l’évaluation environnementale

Il faut limiter conceptuellement dans l’espace et dans le temps l’étude des effets environnementaux dans l’examen préalable. C’est ce qu’on appelle fréquemment définir les zones d’étude et les horizons temporels ou les limites spatiales et temporelles de l’évaluation dans l’examen préalable.

Les zones d’étude doivent englober l’intégralité des éléments environnementaux pertinents, y compris les personnes, le biote, le sol, l’eau, l’air et les autres aspects de l’environnement naturel et humain. On définira les limites de l’étude en tenant compte des facteurs écologiques, techniques et sociaux. Les limites spatiales devraient représenter l’étendue géographique sur laquelle les effets environnementaux pourraient se faire sentir, même si les effets dépassent le périmètre du projet.

Les zones d’étude géographiques suivantes sont proposées comme point de référence. On prévoit que les limites temporelles peuvent varier pour chaque élément de l’environnement, selon la nature des effets prévus. Les limites spatiales précises seront définies explicitement dans le REP.

Zone d’étude du site	La zone d’étude du site est le périmètre du projet.
Zone d’étude locale	La zone d’étude locale est la zone extérieure aux limites de la zone d’étude du site, où existent des risques vraisemblables de

répercussions de l'apparition d'effets environnementaux du projet. Les limites peuvent changer s'il y a lieu à la suite d'une évaluation préliminaire de l'envergure spatiale des répercussions environnementales potentielles.

Zone d'étude régionale La zone d'étude régionale est définie comme la zone susceptible d'être touchée par les effets cumulatifs.

Les limites temporelles déterminent la période pendant laquelle les effets particuliers et cumulatifs du projet seront considérés et devraient au minimum comprendre l'horizon de planification du projet (ex. l'année 2035).

Les zones d'étude et les horizons temporels demeureront souples au cours de l'évaluation et pourront être modifiés lorsque d'autres renseignements relatifs aux effets environnementaux seront obtenus.

9.4 Description du milieu existant

Il est nécessaire d'établir une description du milieu existant afin de préciser les interactions probables entre le projet et le milieu avoisinant et, réciproquement, entre le milieu et le projet.

Les éléments de l'environnement habituellement décrits comprennent notamment :

- la qualité de l'air et le climat
- la qualité et la quantité de l'eau de surface
- la qualité et la quantité de l'eau souterraine
- la géologie de surface et de subsurface et les sols
- la végétation, les communautés végétales et les milieux humides
- les poissons et leur habitat
- les espèces fauniques et leur habitat et les oiseaux migrateurs
- l'usage des terres et des ressources à des fins traditionnelles par les Autochtones
- les espèces préoccupantes, y compris les espèces désignées en application de la *Loi sur les espèces en péril*, et
- le bruit et la vibration.

Le niveau de détail requis dans la description du milieu existant sera moindre si les interactions potentielles entre le projet et les divers éléments de l'environnement sont limitées ou éloignées dans le temps ou dans l'espace. Selon l'objectif de coordonner les processus fédéral et provincial d'EE, les renseignements fournis sous cette rubrique devraient se fonder sur les études préliminaires réalisées aux fins de l'étude provinciale. Toutefois, le REP contiendra suffisamment d'informations de base pour appuyer les conclusions qui sont tirées de l'analyse des effets environnementaux.

9.5 Évaluation et atténuation des effets environnementaux

L'examen préalable des effets environnementaux doit être fait de façon systématique et retraçable. La méthode d'évaluation sera résumée, et les résultats du processus d'évaluation doivent être clairement documentés sous forme de matrices ou de tableaux récapitulatifs, s'il y a lieu.

Les sections qui suivent expliquent l'évaluation des effets causés par le projet (section 9.5.1) et l'évaluation des effets de l'environnement sur le projet (section 9.5.2).

9.5.1 Évaluation des effets causés par le projet

L'évaluation sera menée de façon compatible avec la méthode générale suivante :

- 1) *Préciser les interactions éventuelles entre les activités du projet et le milieu existant au cours des travaux de construction et de l'exploitation normale et si les accidents et défaillances déterminés surviennent.*

Une attention particulière sera portée aux interactions du projet et de l'environnement. À cette étape, on doit étudier les aspects types de conception et d'exploitation empêchant des interactions avec l'environnement ou en réduisant la probabilité. Les possibilités de mesures supplémentaires d'atténuation des effets sont abordées plus loin, à l'étape 3.

- 2) *Décrire les changements que les interactions déterminées avec le projet risquent vraisemblablement d'entraîner dans les éléments environnementaux.*

Il faut décrire chaque changement environnemental en précisant s'il s'agit d'effet direct ou indirect, favorable ou néfaste.

La description des changements dans les conditions socioéconomiques et les divers aspects de la culture, de la santé, du patrimoine, de l'archéologie, ainsi que dans l'utilisation traditionnelle des ressources et des terres devrait se limiter aux répercussions vraisemblables des changements que le projet entraînera probablement dans l'environnement. Il est convenu que l'évaluation environnementale provinciale tiendra compte d'une gamme plus importante d'effets directs économiques et sociaux.

On peut utiliser des méthodes quantitatives et qualitatives pour dégager et décrire les éventuels effets environnementaux négatifs. Pour interpréter les résultats des analyses, on peut recourir aux compétences et au jugement de spécialistes. Le fondement des prévisions et de l'interprétation des résultats, de même que l'importance des incertitudes résiduelles doivent être clairement précisés dans le REP.

- 3) *Préciser et décrire les mesures d'atténuation économiquement et techniquement réalisables que l'on peut appliquer à chaque effet environnemental négatif.*

Les stratégies d'atténuation doivent s'appuyer sur les principes d'évitement, de précaution et de prévention, c'est-à-dire qu'il faut viser d'abord à atténuer ou à prévenir les causes ou les sources d'un effet avant de songer à la façon d'éliminer ou de compenser l'effet une fois qu'il est survenu.

Le REP indiquera les mesures d'atténuation réalisables sur les plans technique et économique qui atténueraient les effets environnementaux négatifs importants du projet, y compris les effets cumulatifs. Les mesures proposées doivent être mises en application de façon à respecter les règlements, lignes directrices, normes, meilleures pratiques ou codes de pratique fédéraux et provinciaux qui s'appliquent, et le REP précisera comment on y parviendra.

S'il n'est pas possible de prévenir certains effets, il faudra décrire des mesures supplémentaires d'atténuation sous forme d'interventions d'urgence.

4) *Décrire l'importance des effets environnementaux qui surviendront vraisemblablement en raison du projet, compte tenu de la mise en œuvre des mesures d'atténuation envisagées.*

Les critères pour évaluer et décrire l'importance des effets résiduels (après atténuation) comprendront : ampleur, durée et fréquence, contexte écologique, étendue géographique et degré de réversibilité. Les normes et lignes directrices établies par l'industrie ou prévues par les réglementations fédérale et provinciale sont des points de référence utiles pour jauger l'importance. Toutefois, on devra aussi faire appel à la compétence et au jugement de spécialistes pour établir l'importance d'effets environnementaux. Il faut respecter toutes les lois fédérales et provinciales applicables.

L'analyse doit être documentée de manière à permettre de tirer immédiatement des conclusions sur l'importance des effets environnementaux. Les autorités responsables prendront la décision finale quant à cette importance.

9.5.2 Évaluation des effets de l'environnement sur le projet

L'évaluation doit aussi tenir compte des répercussions néfastes possibles de l'environnement sur le projet, par exemple en raison de séismes ou de conditions météorologiques sévères, y compris des embâcles de glace et des hauts niveaux d'eau. Il faut tenir compte de tout effet éventuel des changements climatiques sur le projet², notamment évaluer si le projet réagira aux changements au cours de sa durée de vie utile.

² Par exemple, les structures de drainage des routes seront-elles en mesure de s'adapter sans danger à une légère augmentation de la fréquence et de l'intensité des extrêmes de précipitation et des débits de crues connexes qui se produiront dans l'avenir (selon les prévisions liées aux changements climatiques) compte tenu des normes actuelles de conception relatives au drainage?

Cette partie de l'évaluation doit être menée par étape un peu de la façon décrite précédemment pour l'évaluation des effets du projet. On dégagera d'abord les interactions importantes éventuelles entre les risques naturels et le projet, pour ensuite évaluer les effets de ces interactions, les mesures d'atténuation utiles et l'importance de tout effet environnemental négatif résiduel.

Cette section met l'accent sur les conditions environnementales qui sont plausibles, mais ne devrait pas être limitée aux événements susceptibles de survenir régulièrement.

9.6 Évaluation des effets cumulatifs

Les effets du projet doivent être examinés avec ceux d'autres projets et d'autres activités qui ont été ou seront exécutés et dont on prévoit que les effets *chevaucheront* ceux du projet (dans le temps et l'espace). C'est ce qu'on appelle les effets environnementaux cumulatifs.

Afin de considérer les éventuels effets environnementaux cumulatifs du projet, l'EE recense les autres projets et activités qui ont été ou qui seront réalisés dans la zone d'étude, laquelle peuvent interagir avec le projet PIRD. Cette section met l'accent sur les projets « raisonnablement prévisibles » (ex. les projets qui ont été approuvés ou qui progressent actuellement dans le processus d'approbation réglementaire). Il faudra discuter de façon suivie avec les autorités fédérales de la liste des autres projets et activités dont il faudrait tenir compte. Au minimum, un effort devrait être fait pour déterminer les autres projets prévus par les administrations régionales et locales, de même que par les organismes provinciaux et fédéraux. Les autres projets ne se limitent pas aux projets d'infrastructure des transports, bien qu'une attention particulière doive être accordée à la relation entre le volet canadien du projet PIRD et le volet parallèle qui est entrepris au Michigan.

Règle générale, les renseignements pour évaluer les effets environnementaux des autres projets peuvent vraisemblablement être plus conceptuels et moins détaillés à mesure que les effets s'éloignent du projet dans l'espace et dans le temps ou quand l'information sur un autre projet ou une autre activité n'est pas disponible. Par conséquent, le niveau de détail de l'examen des effets environnementaux cumulatifs pourrait être plus général que celui de l'évaluation des interactions directes du projet et de l'environnement.

Si on dégage des effets cumulatifs négatifs potentiellement importants, des mesures supplémentaires d'atténuation peuvent s'imposer.

9.7 Importance des effets résiduels

Dans les étapes précédentes du REP, on analyse l'importance des effets du projet sur le milieu, des risques naturels sur le projet, des incidents et défaillances du projet, ainsi que des autres activités et projets qui pourraient être à l'origine d'effets cumulatifs.

Le REP tient compte de tous ces effets pour indiquer si le projet, compte tenu des mesures

d'atténuation, risque d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants . L'AR ou les AR prendront la décision finale au sujet de l'importance.

9.8 Consultation des parties intéressées

D'après les renseignements tirés de la documentation technique, le REP résumera les consultations entreprises avec les parties intéressées susceptibles d'être touchées.

Le REP doit contenir un résumé des observations reçues au cours du processus d'EE. Il indique la façon dont les enjeux dégagés ont été pris en compte dans l'évaluation et, lorsque cela est pertinent, les modalités possibles pour répondre à ces enjeux dans tout processus subséquent d'autorisation et de mise en conformité.

En vertu du pouvoir que lui accorde le paragraphe 18(3) de la LCEE, L'AR ou les AR ont l'intention d'offrir au public la possibilité d'examiner et de formuler ses observations au sujet de l'ébauche du REP. On le prévoit que, lorsque le REP sera jugé satisfaisant, l'ébauche en sera diffusée pour que le public l'examine et la commente. L'équipe fédérale d'examen transmettra les commentaires publics au MTO et à l'équipe de consultants et pourrait demander que des révisions additionnelles soient apportées au REP, pour répondre aux commentaires publiques.

Un plan de consultation sera développé en consultation avec l'agence et le MEO pour décrire en plus de détail comment le processus public de revue sera coordonné avec le processus provincial.

9.9 Programme de suivi

La nécessité d'un programme de suivi sera prise en considération par les ARs en consultation avec les autorités fédérales pendant la préparation du REP.

L'objet du programme de suivi est d'aider à établir si les effets environnementaux et cumulatifs du projet sont tels que prévus dans le REP. Il vise également à confirmer la capacité des mesures d'atténuation des répercussions et à établir si de nouvelles mesures d'atténuation s'imposent. La conception du programme doit être appropriée à l'envergure du projet et aux enjeux abordés dans le REP.

9.10 Conclusions et recommandations pour la prise de décision

Le REP indiquera si l'AR ou les AR concluent que le projet est susceptible ou non d'entraîner des effets négatifs importants sur l'environnement, compte tenu des mesures d'atténuation appropriées. Le personnel de chaque AR formulera des recommandations lui permettant de prendre des décisions sur l'EE et les préoccupations du public concernant le projet, conformément à l'article 20 de la LCEE. L'AR ou les AR prendront leur décision sur le REP et présenteront cette décision dans le REP final. Si elles concluent que le projet ne risque pas d'entraîner des effets négatifs importants sur l'environnement, en tenant compte des mesures d'atténuation appropriées, elles pourront procéder aux approbations relatives au projet.

10.0 ÉTAPES DU PROCESSUS D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Les points suivants indiquent les principales étapes que l'équipe fédérale d'examen suivra pendant le processus de l'EE :

- définition de l'application de la LCEE au projet, y compris l'application du *Règlement sur la coordination fédérale*; création d'un registre public;
- rédaction d'une ébauche de lignes directrices pour l'EE et diffusion de l'ébauche au promoteur, aux autorités fédérales et provinciales et au public; réception des observations des autorités et du public;
- examen et prise en compte des commentaires reçus; révision de l'ébauche des lignes directrices;
- publication des lignes directrices et délégation du REP au promoteur;
- réception de l'ébauche du REP du promoteur;
- distribution de l'ébauche du REP à l'équipe d'examen; révision par le promoteur, le cas échéant, du REP;
- examen et commentaire de l'ébauche du REP par le public; examen fédéral et intégration des observations du public; parachèvement du REP;
- avis d'une décision de l'AR au sujet du REP.

11.0 PERSONNES-RESSOURCES POUR L'ÉVALUATION

Les personnes souhaitant obtenir de l'information supplémentaire ou fournir des observations sur un aspect de l'EE du projet PIRD peuvent communiquer avec les personnes-ressources :

<p>Mme Cathy Hainsworth Agente principale de programmes Agence canadienne d'évaluation environnementale 55, avenue St. Clair, pièce 907 Toronto, ON M4T 1M2</p> <p>Téléphone : 416-952-6063 Télécopieur : 416-952-1573 Courriel : cathy.hainsworth@ceaa-LCEE.gc.ca</p>	<p>Mme Kaarina Stiff Gestionnaire de projet de l'évaluation environnementale Transports Canada 330, rue Sparks Place de Ville, Tour C Ottawa, ON K1A 0N5</p> <p>Téléphone : 613-990-2861 Télécopieur : 613-990-9639 Courriel : stiffk@tc.gc.ca</p>
--	--

12.0 RÉFÉRENCES

Le REP comprendra une liste de références, tel que requis.

Tableau 1 : Portée des éléments à évaluer

Éléments	Questions qui seront examinées
<p>Qualité de l'air et climat</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Description de la qualité de l'air ambiant dans la zone d'étude, selon l'approche décrite dans le plan de travail sur la qualité de l'air pour la solution à privilégier • Détermination de résidences et de récepteurs fragiles qui pourraient être touchés par les émissions atmosphériques et les poussières diffuses du projet • Détermination des effets éventuels associés à la construction et à l'activité de démolition nécessaires, comme l'émission de gaz polluant découlant de l'exploitation d'un équipement lourd et la formation de poussières • Détermination des effets éventuels associés à l'exploitation, tels que les émissions associées à l'augmentation de la circulation dans le corridor du projet proposé, selon l'approche décrite dans le plan de travail sur la qualité de l'air • Apport aux émissions régionales du bassin atmosphérique local • Comparaison des effets prévus sur les résidences et les récepteurs fragiles avec les critères de qualité de l'air ambiant du ministère de l'Environnement de l'Ontario (MEO), les objectifs nationaux afférents à la qualité de l'air ambiant et les standards pancanadiens • Détermination des impacts liés à la santé humaine et aux écosystèmes fragiles • L'évaluation portera sur les principaux polluants et précurseurs (CO, NO_x, SO₂, PM₁₀, PM_{2.5} et COV), les produits toxiques de l'air (benzène, acétaldéhyde, formaldéhyde, 1,3-butadiène, acroléine et HAP) et les gaz à effet de serre (CO₂, N₂O et CH₄). • Description des mesures d'atténuation proposées pour les effets envisagés • Opinion au sujet des effets résiduels et des conséquences écologiques
<p>Eau de surface</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Description du drainage existant dans la zone d'étude, ce qui comprend le nom, l'endroit et les caractéristiques; une attention particulière devra être accordée à ce qui suit : secteur préoccupant (SP) de la rivière Detroit (notamment les endroits et les caractéristiques des matériaux contaminés du lit dans la zone d'étude et les objectifs établis en vertu du plan d'assainissement pour le rétablissement des utilisations bénéfiques dans le SP), le Grand Marais Drain et le ruisseau Turkey • Détermination des effets possibles sur la quantité et la qualité de l'eau durant la construction et l'exploitation (érosion, sédimentation, y compris la remise en suspension des sédiments du lit, produits chimiques d'entretien, etc.), y compris ceux provenant de déversements

Éléments	Questions qui seront examinées
	<ul style="list-style-type: none"> • Si des pieux sont proposés dans la rivière Detroit, les effets éventuels des constructions dans l'eau (ex. pieux, batardeaux temporaires, etc.) sur les niveaux d'eau en amont et les débits doivent être déterminés pour un éventail de conditions de débit³ par des modelages hydrotechniques détaillés, en consultation avec Environnement Canada et le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international • Description du plan proposé de gestion des eaux pluviales et des autres ruissellements avec description des mesures de traitement/atténuation • Comparaison des effets prévus du drainage du projet (compte tenu des exigences de gestion des eaux pluviales et des meilleures pratiques de déglacage⁴) avec les recommandations fédérales et provinciales en matière de qualité de l'eau et des sédiments pour la protection de l'habitat aquatique et des ressources en eau potable, y compris les Recommandations pour la qualité de l'eau potable au Canada et les Recommandations canadiennes pour la qualité de l'environnement du CCME • Détermination des installations de traitement de l'eau de la zone d'étude • Opinion sur l'importance des effets résiduels et des conséquences écologiques
Eaux souterraines	<ul style="list-style-type: none"> • Description des ressources phréatiques de la zone d'étude, ce qui comprend la qualité de l'eau, la profondeur de la nappe phréatique et la direction d'écoulement, les zones d'infiltration/d'alimentation et suintement/remontée d'eau • Détermination de la proximité des puits d'eau potable • Détermination des impacts prévisibles sur les ressources en eaux souterraines (qualité et quantité), y compris celles provenant du débit d'eau pluviale et des déversements accidentels pendant toutes les phases du projet • Comparaison des effets prévisibles avec les Recommandations fédérales et provinciales pour la qualité de l'eau potable • Détermination des modifications prévisibles au débit de base et aux impacts associés • Description des mesures d'atténuation proposées • Opinion sur l'importance des effets résiduels et des conséquences écologiques
Géologie de surface et de subsurface et sols	<ul style="list-style-type: none"> • Description de la géologie de surface et des sols de la zone d'étude • Description de la géologie de subsurface dans la zone d'étude, y compris les informations pertinentes de l'historique de l'activité

³ Par exemple, les débits forts et faibles extrêmes et les débits médians saisonniers.

⁴ *Synthèses des meilleures pratiques de gestion des sels de voirie* (Association des transports du Canada)

<http://www.tac-atc.ca/francais/pdf/ponts.PDF> et

<http://www.tac-atc.ca/francais/pdf/drainage.PDF>

PARTENARIAT SUR LE TRANSPORT FRONTALIER

Éléments	Questions qui seront examinées
	<p>d'extraction de sel dans les environs du périmètre du projet</p> <ul style="list-style-type: none"> • Détermination des effets prévisibles de la géologie de surface et de subsurface du projet, y compris la possible contamination par le drainage de la route et les déversements accidentels à toutes les phases du projet • Détermination des effets prévisibles du projet venant de la géologie de surface, y compris tous les accidents possibles ou défaillances • Description des mesures d'atténuation proposées • Opinion sur l'importance des effets résiduels et des conséquences écologiques
<p>Végétation, communautés végétales et milieux humides</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Description de la végétation et des milieux humides de la zone d'étude, selon l'approche décrite dans le plan de travail du patrimoine naturel • Détermination des impacts prévisibles du projet pendant la construction et l'exploitation, y compris l'enlèvement de la végétation et les exigences opérationnelles pertinentes • Détermination des perturbations à la création des abords (échaudage, chablis, pénétration de la lumière, ombre pluviométrique, etc.) • Détermination de la perturbation subie par la végétation causée par les modifications au drainage, y compris les changements de niveaux d'eau de surface • Description des mesures d'atténuation proposées • Opinion sur l'importance des effets résiduels et des conséquences écologiques
<p>Poissons et leur habitat</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Description de la présence de la vie aquatique (y compris les poissons et les moules) et de leur habitat dans la zone d'étude, selon l'approche décrite dans le plan de travail du patrimoine naturel • Détermination des impacts prévisibles du projet pendant la construction et l'exploitation sur les poissons et leur habitat, précisément sur la ponte, la migration et la disponibilité alimentaire • Description des mesures proposées d'atténuation ou de compensation, d'après le principe d'« aucune perte nette » de l'habitat adopté par le MPO dans la Politique de la gestion de l'habitat du poisson • Opinion sur l'importance des effets résiduels et des conséquences écologiques • Détermination des zones d'aménagement influencées par les travaux qui pourraient être des voies de migration des poissons
<p>Espèces fauniques et leur habitat et oiseaux migrateurs</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Description des oiseaux migrateurs et des espèces sauvages qui fréquentent la zone du projet et de leurs habitats (notamment les habitats importants qui pourraient être touchés), selon l'approche décrite dans le plan de travail du patrimoine naturel, y compris les espèces qui pourraient utiliser la zone d'étude seulement sur une base saisonnière • Description des habitats fauniques et autres zones atteintes par le projet

PARTENARIAT SUR LE TRANSPORT FRONTALIER

Éléments	Questions qui seront examinées
	<p>qui sont utilisées comme couloirs de passage vers des habitats importants</p> <ul style="list-style-type: none"> • Détermination des effets prévisibles du projet, pendant la construction et l'exploitation, notamment pour les habitats importants dans les zones d'intérêt naturel et scientifique des Ojibway Black Oak Woods et de la réserve naturelle Ojibway Prairie (dernier vestige protégé de prairie naturelle en Ontario), à Spring Garden, dans le milieu humide de l'île Fighting et dans les marais de la rivière Detroit • Description des mesures d'atténuation proposées, y compris les mesures qui seront mises en vigueur pour assurer la conformité avec la <i>Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs</i>, la <i>Loi sur les espèces en péril</i> et leurs règlements • Opinion sur l'importance des effets résiduels et des conséquences écologiques
<p>Espèces préoccupantes</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Détermination de la présence d'espèces préoccupantes (à l'échelon local, régional, national), y compris les espèces désignées en application de la <i>Loi sur les espèces en péril</i> (LEP) ou la présence d'habitats propices, de résidences ou d'habitats essentiels, selon l'approche décrite dans le plan de travail du patrimoine naturel • Considération des exigences de la LEP. • Les activités du projet auront-elles un effet environnemental négatif sur les espèces préoccupantes • Description des mesures proposées d'atténuation et de surveillance si des espèces préoccupantes sont vraisemblablement touchées • Opinion sur l'importance des effets résiduels et des conséquences écologiques
<p>Bruit et vibration</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Description des caractéristiques de la collectivité et du voisinage, y compris l'usage des terres, afin de faciliter la compréhension de la zone du projet • Description des niveaux de bruit ambiant de la zone d'étude, selon l'approche décrite dans le plan de travail portant sur le bruit et la vibration pour la solution à privilégier sur le plan technique • Détermination des récepteurs sensibles au bruit, y compris les écoles, les garderies, les hôpitaux et les résidences pour personnes âgées • Détermination du bruit prévisible et des impacts découlant de l'usage d'équipement lourd pendant la construction, y compris les pires cas de niveau de bruit durant une heure • Détermination des niveaux de bruit et de vibration pendant l'exploitation • Comparaison des niveaux de bruit et de vibration prévus avec les recommandations fédérales et provinciales • Description des mesures d'atténuation proposées

Éléments	Questions qui seront examinées
<p>Éléments socioéconomiques</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Opinion sur l'importance des effets résiduels • Description des ressources patrimoniales et archéologiques de la zone d'étude, en conformité avec le plan de travail du patrimoine naturel et le plan de travail archéologique pour la solution à privilégier • Détermination des effets socioéconomiques qui pourraient provenir d'un impact du projet sur l'environnement, y compris les impacts éventuels sur le patrimoine culturel et archéologique et l'usage des terres et ressources à des fins traditionnelles par les Autochtones • Détermination des effets prévisibles sur la navigabilité • Description des mesures d'atténuation proposées • Opinion sur l'importance des effets résiduels
<p>Sites contaminés et gestion des déchets</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Description des déchets (ex. débris de construction, ordures ménagères et déchets dangereux) qui seraient vraisemblablement générés pendant les phases de la construction et de l'exploitation du projet, selon l'approche prévue dans le plan de travail de la gestion des déchets • Détermination des procédures pour repérer les déchets contaminés ou dangereux et pour transporter, manipuler et éliminer les déchets, y compris les déchets contaminés ou dangereux • Détermination des effets que le projet pourrait avoir, y compris ceux des sites contaminés, et des solutions d'atténuation proposées, notamment les options demandant un traitement sur le site ou l'élimination et le transport des matières contaminées • Détermination de la méthode de confinement, d'élimination ou d'assainissement (y compris l'effet environnemental) pour les sols et les matières contaminés; ou description des solutions qui seront prises en considération et le cadre décisionnel qui sera utilisé pour choisir la méthode la plus appropriée • Est-il proposé que les déchets dangereux soient transportés de l'autre côté de la frontière internationale • Description des mesures d'atténuation/d'assainissement • Opinion sur l'importance des effets résiduels et des conséquences écologiques
<p>Usage actuel des terres et des ressources à des fins traditionnelles par les Autochtones</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Détermination de l'usage des terres et des intérêts fonciers des Premières nations, en consultation avec les Premières nations de Walpole Island • Détermination d'effets indirects que pourrait provoquer le projet sur l'usage actuel des terres à des fins traditionnelles ou sur les ressources culturelles, archéologiques et patrimoniales des Premières nations • Description des mesures d'atténuation proposées • Opinion sur l'importance des effets résiduels

PARTENARIAT SUR LE TRANSPORT FRONTALIER