

Secrétariat de la Commission de coopération environnementale

**Décision du Secrétariat en vertu du paragraphe 24.28(1)
de l'Accord Canada–États-Unis–Mexique**

Auteur : [Nom tenu confidentiel en vertu de l'alinéa 16(1)(a) de l'ACE]
Partie : Canada
Date de la communication originale : Le 8 février 2021
Date de la communication révisée : Le 29 mars 2021
Date de la présente décision : Le 27 août 2021
N° de la communication : SEM-21-001 (*Terminal Fairview*)

I. INTRODUCTION

1. L'Accord Canada–États-Unis–Mexique (ACEUM) et l'Accord de coopération environnementale (ACE) sont entrés en vigueur le 1^{er} juillet 2020, et depuis cette date, le processus relatif aux communications sur les questions d'application (SEM, selon l'acronyme anglais), initialement instauré en vertu des articles 14 et 15 de l'Accord nord-américain de coopération dans le domaine de l'environnement (ANACDE), est régi par les articles 24.27 et 24.28 de l'ACEUM. Le Secrétariat de la Commission de coopération environnementale (CCE) (ci-après le « Secrétariat de la CCE ») demeure responsable de la mise en œuvre du processus SEM, comme le stipule l'ACE¹.
2. Le processus SEM permet à toute personne ou entité établie au Canada, au Mexique ou aux États-Unis, de présenter une communication lui permettant d'alléguer qu'une Partie à l'ACE omet d'assurer l'application efficace de ses lois environnementales. Le Secrétariat de la CCE procède à un examen initial de toute communication conformément aux critères énoncés aux paragraphes 24.27(1) et (2) de l'ACEUM, et s'il juge qu'elle satisfait à ces critères, il détermine ensuite, en vertu des dispositions du paragraphe 24.27(3) de l'ACEUM, si cette communication justifie la demande d'une réponse à la Partie mise en cause. À la lumière de la réponse de cette dernière, le Secrétariat détermine alors si la question à l'étude justifie la constitution d'un dossier factuel. Le cas échéant, il en informe le Conseil de la CCE et le Comité sur l'environnement,² et

¹ La Commission de coopération environnementale (CCE) a été créée en 1994 en vertu de l'Accord nord-américain de coopération dans le domaine de l'environnement (ANACDE), un acte signé par le Canada, le Mexique et les États-Unis (les « Parties »). En vertu du paragraphe 2(3) de l'Accord de coopération environnementale (ACE) entre les gouvernements du Canada, des États-Unis du Mexique et des États-Unis d'Amérique, la CCE « continuera d'exercer ses activités conformément aux modalités en place au moment de l'entrée en vigueur du présent accord [l'ACE] ». Les organes constitutifs de la CCE comprennent le Conseil, le Secrétariat et le Comité consultatif public mixte (CCPM).

² Le Comité sur l'environnement a été établi en vertu du paragraphe 24.26(2) de l'ACEUM afin de superviser la mise en œuvre du chapitre 24 dudit accord.

indique les motifs de sa recommandation conformément au paragraphe 24.28(1) de l'ACEUM; dans le cas contraire, il n'examine pas la communication plus en détail³.

3. Le 8 février 2021, une personne, faisant l'objet d'une demande d'anonymat en vertu de l'alinéa 16(1)a) de l'ACE (« l'auteur »), a présenté une communication au Secrétariat de la CCE par laquelle elle allègue que le Canada omet d'assurer l'application efficace de l'article 125 de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE) de 2012 relativement au projet d'agrandissement du terminal Fairview (phase II)⁴.
4. Le 9 mars 2021, le Secrétariat a conclu que la communication SEM-21-001 (*Terminal Fairview*) ne satisfaisait pas à tous les critères d'admissibilité énoncés à l'article 24.27 de l'ACEUM⁵. Le Secrétariat a avisé l'auteur de sa décision en lui indiquant qu'il avait la possibilité de présenter une communication révisée dans les 60 jours suivant la date de cette décision⁶.
5. L'auteur a présenté une communication révisée le 29 mars 2021⁷.
6. Le 27 avril 2021, le Secrétariat a jugé que la communication satisfaisait aux critères des paragraphes 24.27(1) et (2) de l'ACEUM et a demandé au gouvernement du Canada d'y répondre conformément au paragraphe 24.27(3)⁸. Le Canada lui a transmis sa réponse le 28 juin 2021⁹.

³ Pour obtenir des renseignements détaillés sur les diverses étapes du processus SEM et sur le registre public des communications, et examiner les décisions antérieures du Secrétariat et les dossiers factuels, prière de consulter le site Web de la CCE à l'adresse <<http://www.cec.org/fr/communications-sur-les-questions-dapplication/>>.

⁴ SEM-21-001 (*Terminal Fairview*), communication présentée en vertu du paragraphe 24.27(1) de l'ACEUM en date du 8 février 2021 (la communication), consultable à l'adresse <<http://www.cec.org/fr/communications-sur-les-questions-dapplication/registre-des-communications/terminal-fairview/>>.

⁵ SEM-21-001 (*Terminal Fairview*), décision rendue conformément aux paragraphes 24.27(2) et (3) en date du 9 mars 2021, consultable à l'adresse <http://www.cec.org/wp-content/uploads/wpallimport/files/21-1-det_fr.pdf>.

⁶ Le Secrétariat s'appuie sur les procédures énoncées dans les *Lignes directrices relatives aux communications sur les questions d'application visées aux articles 14 et 15 de l'ANACDE* dans la mesure où elles vont dans le sens des dispositions de l'ACE et de l'ACEUM. Le Secrétariat prend également en considération les critères d'examen énoncés dans des décisions et des notifications précédentes rédigées conformément aux articles 14 et 15 de l'ANACDE et consultables dans le Registre des communications de la CCE à l'adresse

<<http://www.cec.org/fr/communications-sur-les-questions-dapplication/registre-des-communications/>>. En procédant de la sorte, il garantit une mise en œuvre uniforme du processus SEM. Communication SEM-97-001 (*BC Hydro*), paragraphe 15(1), notification en date du 27 avril 1998, consultable à l'adresse

<<http://www.cec.org/wp-content/uploads/wpallimport/files/97-1-adv-f.pdf>> (« À tout le moins, en examinant des décisions antérieures, le Secrétariat sera mieux en mesure d'appliquer de façon uniforme les dispositions de l'ANACDE. Cette approche contextuelle à l'égard d'un traité vient de principes fondamentaux de l'interprétation des lois ainsi que des articles 31 et 32 de la *Convention de Vienne* sur le droit des traités »).

⁷ SEM-21-001 (*Terminal Fairview*), communication révisée conformément au paragraphe 24.27(1) de l'ACEUM en date du 29 mars 2021 (communication révisée), consultable à l'adresse http://www.cec.org/wp-content/uploads/wpallimport/files/21-1-rsub_public_en.pdf (en anglais seulement).

⁸ SEM-21-001 (*Terminal Fairview*), décision rendue conformément aux paragraphes 24.27(2) et (3) en date du 27 avril 2021), consultable à l'adresse <http://www.cec.org/wp-content/uploads/wpallimport/files/21-det2_fr.pdf>.

⁹ SEM-21-001 (*Terminal Fairview*), réponse du gouvernement du Canada en date du 28 juin 2021 (réponse du Canada), consultable à l'adresse <http://www.cec.org/wp-content/uploads/wpallimport/files/21-1-rsp_en.pdf> (en anglais seulement).

7. À la lumière de cette réponse, et en se référant au paragraphe 24.28(1), le Secrétariat met fin à son examen de la communication en raison de l'applicabilité de la LCEE de 1992, mentionnée par le Canada dans sa réponse.

II. RÉSUMÉ DE LA COMMUNICATION

8. L'auteur allègue que le gouvernement du Canada a omis de respecter ses obligations définies par les articles 52 et 53 de la LCEE de 2012 relativement au projet d'agrandissement du terminal Fairview (phase II) à Prince Rupert, en Colombie-Britannique. Il y allègue plus précisément que l'Administration portuaire de Prince Rupert et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada n'ont pas mis en œuvre les mesures d'atténuation et le programme de suivi découlant du rapport d'étude approfondie, conformément à l'article 125 de la LCEE de 2012.
9. Sont en cause les routes, les embranchements ferroviaires et le triangle de virage qui étaient censés atténuer le bruit, les vibrations et les émissions atmosphériques près de la voie ferrée. Selon l'auteur, ces mesures d'atténuation ont servi de fondement à la déclaration de décision d'évaluation environnementale approuvant les travaux d'agrandissement¹⁰. Or, l'auteur allègue que ces éléments n'ont pas été aménagés, alors que le projet d'agrandissement a été mené à bien et que les voies sont maintenant en exploitation.

III. RÉSUMÉ DE LA RÉPONSE

10. Dans sa réponse, le gouvernement du Canada indique au Secrétariat que la communication fait l'objet d'une procédure administrative en instance concernant les répercussions du bruit et des vibrations, et demande au Secrétariat de cesser son examen de la question, comme le prévoit l'alinéa 24.27(4)a) de l'ACEUM.
11. Le gouvernement du Canada soutient également que la LCEE de 2012 ne s'applique pas au projet d'agrandissement du terminal Fairview (phase II) et que, conséquemment, la communication ne fait aucunement mention d'une loi environnementale que le Canada a omis d'appliquer. Le gouvernement affirme en outre que les mesures d'atténuation et le programme de suivi figurant dans le rapport d'étude approfondie ne sont pas obligatoires en vertu de la loi applicable, soit la LCEE de 1992.

A. Procédure administrative

12. Le paragraphe 24.27(4) stipule que « la Partie indique au Secrétariat de la CCE [...] si la question en cause fait l'objet d'une procédure judiciaire ou administrative en instance, auquel cas le Secrétariat de la CCE n'ira pas plus avant [...] »¹¹.

¹⁰ Communication révisée, page 2 (qui fait référence à la déclaration de décision d'évaluation environnementale de l'honorable Peter Kent, ministre de l'Environnement, datant du 25 janvier 2013, consultable à l'adresse <https://www.ceaa-acee.gc.ca/050/evaluations/document/85082?&culture=fr-CA>).

¹¹ ACEUM, paragraphe 24.27(4), consultable à l'adresse <https://www.international.gc.ca/trade-commerce/trade-agreements-accords-commerciaux/agr-acc/cusma-aceum/text-texte/24.aspx?lang=fra>.

13. Aucune définition de « procédure judiciaire ou administrative » ne figure dans l'ACEUM. Le Secrétariat se fonde alors sur l'alinéa 45(3)a de l'ANACDE qui définit une procédure judiciaire ou administrative comme suit : « toute mesure nationale d'ordre judiciaire, quasi judiciaire ou administratif prise par une Partie en temps opportun et en conformité avec sa législation intérieure. De telles mesures comprennent : la médiation ou l'arbitrage, le processus de délivrance d'une licence, d'un permis ou d'une autorisation; le processus d'obtention d'une assurance d'observation volontaire ou d'un accord d'observation; le recours à une instance administrative ou judiciaire pour obtenir des sanctions ou des réparations; et le processus de délivrance d'une ordonnance administrative¹² ». Le Secrétariat estime donc que la question de savoir si une procédure judiciaire ou administrative est en instance doit être interprétée de manière restrictive afin de respecter l'objet et le but de l'ACEUM¹³.
14. Se référant à des décisions antérieures dans le cadre desquelles la question de « procédures en instance » a été soulevée, le Secrétariat a constaté, à maintes reprises, que les litiges en cours en matière d'application et de défense qui portaient sur la même question que celle qui faisait l'objet d'une communication répondaient à la définition d'une procédure judiciaire ou administrative en instance. Malgré les différences entre les procédures administratives et judiciaires¹⁴, les deux types de procédure en instance sont évalués de la même manière et, par le passé, le Secrétariat s'est efforcé d'éviter de poursuivre avec des communications qui pouvaient interférer avec lesdites procédures¹⁵.
15. Le Secrétariat prend en compte des facteurs comme le fait de savoir si la Partie visée a traité la question en temps opportun et conformément aux lois qui la gouvernent, et si la procédure invoquée par la Partie dans sa réponse est susceptible de résoudre la question soulevée dans la communication. Le Secrétariat constate également que l'exclusion des procédures en instance permet d'éviter le doublement des efforts et d'empêcher l'interférence avec les actions en cours¹⁶.

¹² Paragraphe 45(3) de l'ANACDE, consultable à l'adresse <<http://www5.cec.org/fr/sites/default/files/naaec-fr.pdf>>.

¹³ Le Secrétariat ne doit pas interpréter l'ACEUM de manière à fonder une décision sur la simple allégation de l'existence d'une procédure en instance. Voir la communication SEM-01-001 (*Cytrar II*), décision prise en vertu du paragraphe 14(3) de l'ANACDE en date du 13 juin 2001.

¹⁴ Les procédures administratives se déroulent dans un cadre juridique différent de celui des procédures judiciaires. Les plaintes sont déposées auprès d'entités ou de commissions de révision spécifiques disposant de connaissances et de compétences particulières. Dans certaines situations, la décision de l'entité ou du tribunal peut faire l'objet d'un contrôle judiciaire. Les recours offerts peuvent être limités, et les décisions peuvent ou non créer un précédent au sein du système administratif. Malgré les différences par rapport aux litiges civils, par exemple, les procédures administratives peuvent servir à résoudre des différends entre un gouvernement et des personnes privées. Voir Michael Asimow, « A Comparative Approach to Administrative Adjudication », dans *Oxford Handbook of Comparative Administrative Law* (Peter Cane, Herwig C. H. Hofmann, Eric C. Ip et Peter L. Lindseth, édit., 2021).

¹⁵ Décisions antérieures rendues en vertu de l'ANACDE; voir, de manière générale, les communications SEM-07-001 (*Minera San Xavier*), décision en vertu du paragraphe 15(1), § 33, en date du 15 juillet 2009; SEM-15-001 (*Forêt La Primavera*), notification en vertu du paragraphe 15(1), §§ 9 à 13, en date du 4 novembre 2016; et SEM-05-002 (*Îles Coronado*), notification en vertu du paragraphe 15(1), p. 12 et 13, en date du 18 janvier 2007.

¹⁶ Décisions antérieures rendues en vertu de l'ANACDE : voir les communications SEM-01-001 (*Cytrar II*), décision en vertu du paragraphe 14(3) en date du 13 juin 2001; SEM-97-001 (*B.C. Hydro*), notification en vertu du paragraphe 15(1) en date du 27 avril 1998; SEM-03-003 (*Lac de Chapala II*), notification en vertu du

16. Le gouvernement du Canada a indiqué dans sa réponse, et le Secrétariat l'a souligné dans sa décision précédente¹⁷, que la question des répercussions du bruit et des vibrations des trains causées par le projet fait l'objet d'une plainte administrative (une « demande ») déposée devant l'Office des transports du Canada (OTC) en juillet 2020, au sujet de laquelle des plaidoiries ont commencé en décembre de la même année¹⁸.
17. L'OTC est un organisme quasi judiciaire indépendant qui « a tous les pouvoirs d'une cour supérieure en ce qui concerne toute question nécessaire à l'exercice de sa compétence¹⁹ » [traduction]. Une décision de l'OTC peut faire l'objet d'un appel auprès de la Cour d'appel fédérale dans les 30 jours suivant son prononcé²⁰.
18. Le 28 juillet 2021, l'OTC a rejeté la demande concernant les répercussions du bruit et des vibrations des trains, mettant ainsi fin à la procédure. L'OTC a conclu que le demandeur ne s'était pas acquitté du fardeau qu'impose la première étape du cadre analytique d'évaluation des demandes en vertu du paragraphe 95.3(1) de la *Loi sur les transports au Canada*, L.C. 1996, c. 10. Plus précisément, l'OTC a conclu que le demandeur « ne s'est pas acquitté du fardeau de fournir des preuves suffisantes pour prouver, selon la prépondérance des probabilités, que le bruit et les vibrations provenant des activités ferroviaires de la [Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada] constituent une entrave substantielle au confort ou à la commodité de vie ordinaire, selon les normes de la personne moyenne²¹ » [traduction].
19. La question à l'étude ne faisant plus partie d'une procédure en instance puisque la procédure est terminée, le Secrétariat estime que les répercussions du bruit et des vibrations soulevées dans la communication peuvent être prises en compte. Le Secrétariat doit maintenant évaluer si la communication cite une loi environnementale applicable à la lumière de la réponse du Canada.

B. Lois applicables : la LCEE de 1992 et la LCEE de 2012

20. Dans sa réponse, le gouvernement du Canada affirme que la communication n'a pas mentionné une loi environnementale qu'il aurait omis d'appliquer, parce que la version de la LCEE qui s'applique au projet est celle de 1992 et non celle de 2012.
21. Le Canada allègue en effet que : « compte tenu du fait que l'étude approfondie ait été entreprise en vertu de la LCEE de 1992, avant l'entrée en vigueur de la LCEE de 2012, dans ce cas, la LCEE de 2012 n'est pas la loi appropriée²² » [traduction]. Il explique que : « Pour les projets dont

paragraphe 15(1) en date du 18 mai 2005; SEM-04-005 (*Centrales électriques au charbon*), notification en vertu du paragraphe 15(1) en date du 5 décembre 2005; et SEM-05-002 (*Îles Coronado*), notification en vertu du paragraphe 15(1) en date du 18 janvier 2007.

¹⁷ Réponse du Canada, p. 4, communication SEM-21-001 (*Terminal Fairview*), décision en vertu des paragraphes 24.27(2) et (3) de l'ACEUM en date du 27 avril 2021, consultable à l'adresse <http://www.cec.org/wp-content/uploads/wpallimport/files/21-det2_fr.pdf>.

¹⁸ Office des transports du Canada (OTC), [REDACTED] (28 juillet 2021) [décision de l'OTC].

¹⁹ Réponse du Canada, p. 4.

²⁰ *Ibid.*

²¹ Décision de l'OTC, p. 9, paragraphe 46.

²² Réponse du Canada, p. 4.

l'évaluation environnementale a commencé par une étude approfondie en vertu de la LCEE de 1992, seule la LCEE de 1992 s'applique. Par conséquent, aucune annonce de décision en vertu de l'article 54 de la LCEE de 2012, qui aurait inclus des conditions telles que des mesures d'atténuation et des programmes de suivi auxquels le promoteur aurait dû se conformer, n'a été émise pour le projet d'agrandissement. Aucune des dispositions de la LCEE de 2012 citées par l'auteur, à l'exception du paragraphe 125(1), ne s'appliquait à l'évaluation environnementale et au processus décisionnel concernant le projet d'agrandissement²³ » [traduction].

22. Les définitions qui figurent dans la LCEE de 1992 appuient la conclusion du Canada selon laquelle seule la LCEE de 1992 s'applique au projet²⁴. Tout d'abord, « étude approfondie » désigne une évaluation environnementale « effectuée aux termes de l'article 21 et qui comprend la prise en compte des éléments énumérés aux paragraphes 16(1) et (2)²⁵ ».
23. Ensuite, « “évaluation environnementale” désigne l’« [é]valuation des effets environnementaux d’un projet effectuée conformément à la présente loi et aux règlements²⁶ ».
24. Prises ensemble, les définitions indiquent qu’une étude approfondie est une évaluation des effets environnementaux d’un projet menée conformément à la LCEE de 1992. Par ailleurs, compte tenu de ces définitions, il est possible d’interpréter que le paragraphe 125(1) de la LCEE de 2012²⁷ prévoit que l’ancienne loi (la LCEE de 1992) continue de s’appliquer, même après que l’étude approfondie ne soit terminée, et régit également le processus de déclaration d’une décision. Ainsi, des projets comme la phase II de l’agrandissement du terminal Fairview restent soumis à la LCEE de 1992, car elle ne prévoyait pas de mesures d’atténuation exécutoires ni de programmes de suivi, même si cette loi est entrée en vigueur le 6 juillet 2012 et que la déclaration de décision à l’égard de ce projet ait été publiée le 25 janvier 2013²⁸.
25. Le Canada donne un bref aperçu des modifications apportées aux politiques concernant les mesures d’atténuation exécutoires et les programmes de suivi, ainsi que l’inapplicabilité de la LCEE de 2012 au projet d’agrandissement du terminal Fairview (phase II) : « L’interdiction prévue à l’article 6 et la déclaration de décision émise à la suite du processus établi aux articles 52 à 54, qui comprennent des conditions exécutoires auxquelles un promoteur doit se conformer et le régime d’application connexe (y compris les interdictions et les infractions) constituaient des éléments nouveaux dans la LCEE de 2012 et, par conséquent, ne s’appliquaient qu’aux nouveaux projets

²³ Ibid., p. 6.

²⁴ Loi canadienne sur l'évaluation environnementale [LCEE], L.C. 1992, c. 19, consultable à l'adresse <<https://www.canlii.org/fr/ca/legis/lois/lc-1992-c-37/derniere/lc-1992-c-37.html>>.

²⁵ LCEE, L.C. 1992, c. 19, paragraphe 2(1), consultable à l'adresse <<https://www.canlii.org/fr/ca/legis/lois/lc-1992-c-37/derniere/lc-1992-c-37.html>>.

²⁶ Ibid.

²⁷ Loi canadienne sur l'évaluation environnementale [LCEE], L.C. 2012, c. 19, paragraphe 125(1), consultable à l'adresse <<https://www.canlii.org/fr/ca/legis/lois/lc-2012-c-19-art-52/derniere/lc-2012-c-19-art-52.html>> (« Sous réserve des paragraphes (2) à (6), toute étude approfondie d'un projet commencée sous le régime de l'ancienne loi avant la date d'entrée en vigueur de la présente loi est menée à terme comme si l'ancienne loi n'avait pas été abrogée »).

²⁸ Ibid., consultable à l'adresse <<https://www.canlii.org/fr/ca/legis/lois/lc-2012-c-19-art-52/derniere/lc-2012-c-19-art-52.html>>. Déclaration de décision d'évaluation environnementale de l'honorable Peter Kent, ministre de l'Environnement (25 janvier 2013), consultable à l'adresse <<https://iaac-aeic.gc.ca/050/evaluations/document/85082?&culture=fr-CA>>.

faisant l'objet d'une évaluation environnementale en vertu de cette loi. Ces dispositions de la LCEE de 2012 ne s'appliquaient pas à un projet pour lequel l'évaluation environnementale avait commencé en vertu de la LCEE de 1992 et était menée en vertu de la LCEE de 1992, conformément à la disposition transitoire prévue au paragraphe 125(1)²⁹ » [traduction].

26. Bien que la LCEE de 2012 ne s'applique pas à ce projet parce que son processus d'étude approfondie a débuté en vertu de la LCEE de 1992, le Secrétariat note qu'il serait possible de mener une certaine forme d'examen afin de déterminer si les mesures d'atténuation recommandées dans le rapport d'étude approfondie ont été prises. La décision de l'OTC indique la manière dont il fallait réaliser le projet en deux étapes, ce qui soulève des questions quant à l'existence et la manière dont les mesures d'atténuation ont été conçues en vue de les appliquer dans le cadre des différentes étapes du projet.
27. Dans sa réponse à la demande déposée devant l'OTC, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (« le CN ») explique que le triangle de virage et le deuxième embranchement ferroviaire ont été proposés dans le cadre de la deuxième étape du projet et qu'ils n'ont pas encore été construits, car « la deuxième étape du projet dépend de la conjoncture du marché et de la nécessité d'une telle construction, [et] il n'y a aucune garantie que la construction aura lieu³⁰ » [traduction].
28. Le rapport d'étude approfondie décrit les étapes de la manière suivante : « Les travaux seront exécutés en deux étapes. La première comprend les travaux d'agrandissement au nord du terminal, la construction d'un embranchement ferroviaire du CN et de la route réservée au port. Tous les autres éléments (l'agrandissement au sud, les gares de triage, le deuxième embranchement ferroviaire et le triangle de virage) font partie de la deuxième étape qui sera mise en œuvre lorsque les besoins économiques et la densité du trafic le justifieront³¹ ».
29. La réponse du CN dans la procédure de l'OTC éclaire ce qui semble avoir été un point de confusion quant aux étapes et à la nature du projet. Le CN soutient que le triangle de virage et le deuxième embranchement ferroviaire n'étaient pas destinés à être des mesures d'atténuation des effets de la première étape du projet, mais des effets de la deuxième étape qui n'a pas été réalisée en raison de l'absence de conjoncture du marché et de besoins³².
30. L'OTC explique comment ces faits se rapportent à la loi en question : « Étant donné que la LCEE [de 1992] ne contient pas de pouvoirs d'application autonomes, l'Office devrait exiger des conditions dans le cadre des mesures d'atténuation jointes à l'approbation. Cependant, la partie du projet nécessitant une approbation de l'Office en vertu du paragraphe 98(2) de la [Loi sur les transports au Canada] n'a jamais été réalisée. Par conséquent, le CN n'a jamais demandé l'approbation de l'Office et celui-ci n'en a jamais délivrée » [traduction].

²⁹ Réponse du Canada, p. 6.

³⁰ Décision de l'OTC, p. 3, paragraphe 15.

³¹ Pêches et Océans Canada, Environnement Canada et l'Office des transports du Canada, *Rapport d'étude approfondie sur le projet d'agrandissement du terminal Fairview (phase II) à Prince Rupert, Colombie-Britannique*, p. iii (septembre 2012) [REA], consultable à l'adresse <[https://www.ceaa-acee.gc.ca/050/documents_staticpost/37956/CSR - Fairview Terminal Phase II Expansion-fra.pdf](https://www.ceaa-acee.gc.ca/050/documents_staticpost/37956/CSR_-_Fairview_Terminal_Phase_II_Expansion-fra.pdf)>.

³² Décision de l'OTC, p. 3, paragraphe 15.

31. Malgré la description des étapes distinctes et le fait que la deuxième étape ne serait construite qu'en fonction de la conjoncture du marché et des besoins, le rapport d'étude approfondie analyse les effets conjugués des deux étapes en tenant compte des effets sur la qualité de l'air³³ et des effets du bruit et des vibrations³⁴. La section concernant l'atténuation du bruit et des vibrations indique que les embranchements ferroviaires seraient construits en plusieurs étapes, mais n'indique pas si un seul embranchement suffirait au cas où la deuxième étape et le deuxième embranchement ne se produisaient pas³⁵.
32. En ce qui concerne la qualité de l'air, le rapport conclut ce qui suit : « Compte tenu des informations résumées dans le présent REA [rapport d'étude approfondie] et à condition que les promoteurs mettent en œuvre les mesures d'atténuation décrites, les effets environnementaux résiduels du Projet sur la qualité de l'air sont considérés comme n'étant pas importants³⁶ ».
33. En ce qui concerne le bruit et les vibrations, le rapport conclut ce qui suit : « Compte tenu des informations résumées dans le présent REA et à condition que les promoteurs mettent en œuvre les mesures d'atténuation décrites, les effets environnementaux résiduels du Projet en matière de bruit et de vibrations sont considérés comme n'étant pas importants³⁷ ».
34. Il est à noter que les deux conclusions s'appuient sur la mise en œuvre des mesures ou des activités d'atténuation, mais il y a un manque de précision quant au moment où ces mesures doivent être mises en œuvre par rapport aux étapes du projet. Bien que des effets similaires, voire identiques, étaient prévus dans le cadre des deux étapes, des questions subsistent quant à l'ampleur des effets de chacune d'elles et à la suffisance des mesures d'atténuation pour y remédier.
35. Le tableau 9-1, intitulé *Sommaire des engagements en matière de conception, d'atténuation, de suivi et de surveillance*, n'indique pas si les mesures doivent être mises en œuvre pendant la première étape ou en réponse à ses effets, ou plutôt pendant la deuxième étape ou en réponse à ses effets. Les engagements sont classés par phase : « Construction », « Exploitation » et « Entretien »³⁸.
36. En fin de compte, ces mesures d'atténuation ne sont pas des conditions exécutoires auxquelles le promoteur du projet devait se conformer puisque la LCEE de 1992, plutôt que la LCEE de 2012, s'applique au projet.

IV. DÉCISION

37. Pour les raisons énoncées dans le présent document, le Secrétariat conclut qu'il ne peut aller de l'avant dans son examen de la communication SEM-21-001 (*Terminal Fairview*). L'auteur et le

³³ REA, p. 49 à 58.

³⁴ *Ibid.*, p. 58 à 63.

³⁵ *Ibid.*, p. 61 (« *Construction des embranchements ferroviaires* : Augmentation de la capacité et de l'efficacité d'exploitation du terminal Fairview grâce aux embranchements proposés; la construction de l'un d'eux est prévue dès 2012. Il en résultera une utilisation moindre de la gare de triage du CN au centre-ville par les trains à destination du terminal »).

³⁶ *Ibid.*, p. 58.

³⁷ *Ibid.*, p. 63.

³⁸ *Ibid.*, p. 193.

Conseil de la CCE sont par les présentes avisés que le processus relatif à cette communication est maintenant terminé, mais sans porter atteinte à la capacité de l'auteur à déposer une nouvelle communication.

Secrétariat de la Commission de coopération environnementale

(originale signée)

Par : Richard Morgan
Directeur exécutif

c. c. : Iván Rico, représentant suppléant du Mexique
Catherine Stewart, représentante suppléante du Canada
Jane Nishida, représentante suppléante des États-Unis
Comité sur l'environnement et points de contact
Paolo Solano, directeur des services juridiques et des communications sur les
questions d'application
L'auteur de la communication