

### **3.4 Addenda à l'évaluation de l'occupation humaine et de l'utilisation des ressources**

#### **3.4.1 Introduction**

Cet addenda fournit une mise à jour concernant l'évaluation de l'occupation humaine et l'utilisation des ressources pour les composantes du projet qui ont été modifiées et pour les conditions de base qui ont été mises à jour. Le but de cet addenda est d'évaluer si ces modifications et mises à jour modifient les conclusions de l'évaluation en ce qui a trait aux effets résiduels sur l'occupation humaine et l'évaluation des ressources. Ces composantes de projet modifiées sont décrites dans la description de projet (voir cette ÉES, volume 13, partie B, cahier 1, Aperçu, section 2). Cette section fait référence aux documents suivants qui ont été déposés précédemment auprès de l'Office national de l'énergie (ONÉ) :

- Évaluation environnementale et socioéconomique, déposée le 30 octobre 2014, section 3.4 de la partie C du volume 4. Dans le reste de cette section, il s'agira de la partie C du volume 4 de l'ÉES. Le numéro de dépôt de l'ONÉ est le A4E1J5 (Nouveau-Brunswick)
- Section 5.7 du volume 9 de l'ÉES dans le volume 3 de l'annexe du rapport supplémentaire n° 1 (déposé en janvier 2015). Dans le reste de cette section, il s'agira du volume 9 de l'ÉES, s'il y a lieu. Le numéro de dépôt de l'ONÉ est le A4G9X3
- Rapport de données techniques (RDT) sur l'occupation humaine et l'utilisation des ressources dans le volume 11 de l'ÉES, dans le volume 5D de l'annexe du rapport supplémentaire n° 1. Dans le reste de cette section, il s'agira du RDT, s'il y a lieu. Les numéros de dépôt de l'ONÉ sont le A4H0G7 (terrestre) et le A4H0G8 (maritime)

Ces documents sont disponibles sur le [site Web de l'ONÉ concernant le Projet Énergie Est](#).

Concernant l'occupation humaine et l'utilisation des ressources, la caractérisation des effets résiduels et la détermination de leur importance ne changent pas par rapport à la description dans le volume 4 et le volume 9 de l'ÉES.

#### **3.4.2 Conditions de base mises à jour**

L'approche et la méthodologie d'examen des conditions de base mises à jour en 2015 sont les mêmes que celles décrites dans l'ÉES et le RDT.

Une mise à jour a été apportée aux pêches commerciales. En juillet 2015, des relevés des habitats benthiques ont été menés dans la ZDP modifiée : trois casiers à homard en métal et trois pneus ont été observés le long des transects 4, 5 et 6, à l'extérieur de la zone recouverte par le terminal maritime (consulter ce volume 13, partie B, cahier 2, section 10).

Aucune mise à jour n'a été apportée à la navigation commerciale.

### **3.4.3 Portée de l'évaluation**

La portée est axée sur l'évaluation de l'utilisation des ressources maritimes et inclut les limites de l'évaluation, les indicateurs clés et les effets potentiels en ce qui concerne la construction et l'exploitation du projet, qui sont les mêmes que ceux décrits à la section 3.4, partie C, du volume 4 de l'ÉES. Les effets potentiels sur l'utilisation des ressources maritimes sont les suivants :

- changement du revenu net des pêcheurs commerciaux ou des exploitants d'entreprise touristique locaux
- interruption temporaire ou permanente de la navigation
- perte de l'utilisation des secteurs affectés aux activités récréatives maritimes locales

Les interactions et les effets potentiels sur l'utilisation des ressources maritimes sont les mêmes que ceux décrits dans la partie C du volume 4 de l'ÉES.

### **3.4.4 Mesures d'atténuation**

Les mesures d'atténuation des effets potentiels sont les mêmes que celles décrites dans l'ÉES.

### **3.4.5 Effets résiduels et détermination de leur importance**

Les changements dans les composantes du projet incluent une augmentation du nombre de pétroliers qui entrent et sortent du terminal maritime Canaport Énergie Est. On prévoit qu'environ 281 navires par an feront escale au terminal, une augmentation par rapport aux 115 escales décrites dans l'ÉES du mois d'octobre 2014. L'augmentation de la circulation des pétroliers est due au retrait d'un terminal maritime au Québec. Les postes d'accostage ont été orientés de manière à ce que les opérations maritimes puissent être réalisées en toute sécurité et à ne pas gêner les autres pétroliers, les méthaniers et le trafic des marchandises dans la zone.

La caractérisation des effets résiduels sur l'utilisation des ressources maritimes est évaluée, puis confirmée ou mise à jour dans ce document en fonction des comparaisons avec la partie C du volume 4 de l'ÉES.

Les effets résiduels sont déterminés en fonction de plusieurs critères et de l'efficacité prévue des mesures d'atténuation, conformément à la section 3.4 de la partie C, dans le volume 4 de l'ÉES.

Le seuil d'importance des effets résiduels sur l'utilisation des ressources maritimes demeure le même et est défini comme un seuil où :

- le projet ne se conforme pas aux plans ou aux politiques établis sur l'utilisation des ressources maritimes ou
- le projet occasionne un changement ou une perturbation tels que les utilisations existantes en sont gravement restreintes ou dégradées, au point que les activités ne peuvent se poursuivre au même degré et qu'aucune indemnisation n'est possible

Tel qu'il est noté dans l'ÉES (volume 4, partie C), en vertu de la *Loi sur les pêches* (restrictions générales), il est interdit d'utiliser des engins de pêche de façon à nuire—ou à un endroit où ils pourraient nuire—à la navigation. Par conséquent, il est possible d'utiliser des engins de pêche mobiles, comme les râteaux pour pétoncle, dans les routes maritimes; cependant, il est généralement interdit d'y utiliser des engins fixes. Les navires de pêche ne doivent pas gêner la circulation de tout autre navire empruntant une route maritime ou de tout navire naviguant dans un chenal étroit. Par conséquent, la navigation maritime liée à l'exploitation du complexe de terminal maritime peut avoir une incidence sur le revenu net des pêcheurs locaux. Les bateaux de pêche devront éviter les navires associés au projet, ce qui engendre une augmentation de la distance et du temps de navigation et des coûts d'exploitation.

Le port de Saint John est un port industriel qui reçoit déjà du trafic maritime, y compris des navires du même type que ceux associés au projet. Une fois le projet dans sa phase d'exploitation, les conditions du port seront similaires aux conditions préexistantes. Il est déjà interdit aux bateaux de pêche commerciale de gêner la navigation des autres navires avec leurs engins de pêches, de même que dans les routes maritimes et les chenaux étroits.

Conformément au *Règlement sur les abordages*, en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, les bateaux de pêche sont autorisés à pêcher dans les zones de séparation qui se trouvent entre les routes maritimes. Puisqu'il n'y a aucun trafic dans les zones de séparation, sauf en cas d'urgence, la navigation maritime n'aura aucun effet sur les bateaux de pêche dans ces zones.

La navigation maritime liée à l'exploitation du complexe de terminal maritime n'entraînera aucune perte directe des aires de pêche du homard.

Les effets résiduels du projet sur la pêche du pétoncle ne sont pas prévus, car les exploitants de navires de pêche du pétoncle récoltent leur produit dans une vaste zone dans la baie de Fundy et sont très mobiles.

Le risque d'effets résiduels sur l'utilisation des ressources maritimes est évalué pour la navigation maritime associée au terminal maritime Canaport Énergie Est (terminal maritime) (tableau 3.4-1). L'accent de cette évaluation est placé sur le changement dans le revenu net des pêcheurs commerciaux ou des exploitants d'entreprise touristique locaux, ainsi que sur une interruption temporaire ou permanente de la navigation. Les activités récréatives maritimes ne sont pas nombreuses dans la zone d'étude locale (ZÉL) et la zone d'étude régionale (ZÉR); la navigation maritime ne devrait donc pas entraîner une perte d'utilisation des zones à ces fins.

L'augmentation de la navigation et la modification de la ZDP du terminal maritime entraîneront des effets résiduels non significatifs sur les activités de pêche locale commerciales (qui sont rares dans la zone et généralement absentes des chenaux de navigation), ou sur la navigation sûre et efficace dans la zone. La navigation est gérée de façon sécuritaire et fiable par un contrôle et un pilotage du trafic maritime et d'autres mesures d'atténuation décrites dans la section 3.4 de la partie C du volume 4 de l'ÉES.

Énergie Est a mis en oeuvre une des mesures d'atténuation recommandée dans le volume 4, partie C de l'ÉES, « consultation avec les pêcheurs ». Ce processus est à un stade précoce, et devrait inclure une discussion et identification de préoccupations supplémentaires, une détermination plus précise des modèles d'utilisation des ressources ainsi qu'une consultation qui pourrait mener à des mesures d'atténuation supplémentaires pour le projet.

La caractérisation des effets résiduels sur l'utilisation des ressources maritimes, en ce qui a trait à la navigation maritime, reste inchangée, tout comme la détermination de l'importance. La fiabilité des prévisions est élevée au vu de la quantité et de la qualité des données de base disponibles et des mesures d'atténuation, mesures conformes aux meilleures pratiques de l'industrie et déjà avalisées par les organismes de réglementation.

**Tableau 3.4-1 Effets résiduels sur l'utilisation des ressources maritimes**

Phase du projet	Mesures d'atténuation	Caractéristiques des effets résiduels							Importance	Fiabilité des prévisions	Probabilité d'effets significatifs	Surveillance et suivi
		Direction	Ampleur	Étendue géographique	Durée	Fréquence	Réversibilité	Contexte écologique et socioéconomique				
<b>NAVIGATION MARITIME</b>												
<b>Changement du revenu net des pêcheurs commerciaux ou des exploitants d'entreprise touristique locaux</b>												
Exploitation	Voir la section 3.4.4	N	F	ZÉL	L	MR	R	É	N	É	s.o.	s.o.
<b>Interruption temporaire ou permanente de la navigation</b>												
Exploitation	Voir la section 3.4.4	N	F	ZÉL	L	C	R	É	N	É	s.o.	s.o.

**Tableau 3.4-1 Effets résiduels sur l'utilisation des ressources maritimes**

<b>LÉGENDE</b>			
<b>Direction</b>		<b>Durée</b>	
P	Positive	C	Court terme
N	Négative	M	Moyen terme
Nt	Neutre	L	Long terme
<b>Ampleur</b>		<b>Fréquence</b>	
F	Faible	U	Événement unique
M	Modérée	MI	Événement multiple irrégulier
É	Élevée	MR	Événement multiple régulier
<b>Étendue géographique</b>		C	Continue
ZDP	Zone de développement du projet		
ZÉL	Zone d'étude locale		
ZÉR	Zone d'étude régionale		
		<b>Importance</b>	
		I	Significatif
		N	Non significatif
		<b>Réversibilité</b>	
		R	Réversible
		I	Irréversible
		<b>Contexte écologique et socioéconomique</b>	
		N	Négligeable ou limité
		F	Faible
		M	Moyen
		É	Élevé
		<b>Fiabilité des prévisions</b>	
		F	Faible
		M	Modérée
		É	Élevée
		s.o.	Sans objet

### 3.4.6 Effets cumulatifs

Les effets résiduels sur l'utilisation des ressources maritimes risquent de se cumuler aux effets résiduels des activités concrètes passées ou en cours et d'activités physiques certaines et raisonnablement prévisibles.

Des activités physiques supplémentaires concrètes et raisonnablement prévisibles ont été déterminées (tableau 3.4-2) depuis que l'ÉES a été préparée : installation d'importation de gaz naturel liquéfié (GNL) de Canaport et expansion du terminal maritime de PotashCorp. Les deux contribueront à une augmentation du trafic des pétroliers dans la baie de Fundy au cours des cinq à dix prochaines années.

L'exploitation du projet de PotashCorp risque d'interagir de façon cumulative avec le projet en raison d'une augmentation du trafic maritime. Le projet de PotashCorp devrait accroître le trafic maritime dans le port de Saint John. Les escales des navires au terminal potassier devraient augmenter de 60–70 à 125–135 chaque année (CBCL, 2015).

L'exploitation de l'installation de GNL de Canaport pourrait également entraîner une augmentation de la navigation dans le port de Saint John; toutefois, on ne connaît pas l'ampleur de l'augmentation du nombre d'escales des navires pour le moment.

Les projets de PotashCorp et de GNL ne devraient pas introduire de nouveaux types ou catégories de navires dans le port de Saint John. Les protocoles, les installations et les services existants, tels que l'Administration de pilotage de l'Atlantique, continueront d'être utilisés par les navires associés à l'ensemble des terminaux applicables dans le port. Le processus d'examen technique des terminaux maritimes et des sites de transbordement (TERMPOL) du projet est en cours, et Énergie Est appliquera toute mesure d'atténuation recommandée à la lumière du processus d'examen. Les effets cumulatifs du projet associés à ces activités ne devraient pas changer ou interrompre les utilisations maritimes présentes au point où les activités ne peuvent se poursuivre au même degré.

Puisque les effets résiduels du projet ne devraient pas être significatifs et ne devraient pas dépasser les seuils régionaux concernant l'utilisation des ressources maritimes, la contribution du projet aux effets cumulatifs ne devrait pas être significative. Avec la mise en œuvre des mesures d'atténuation, les effets cumulatifs sur les ressources maritimes devraient être négligeables.

**Tableau 3.4-2 Effets cumulatifs potentiels sur l'utilisation des ressources maritimes**

Nouvelles activités concrètes certaines et raisonnablement prévisibles	Effets cumulatifs potentiels		Justification
	Changement du revenu net des pêcheurs commerciaux ou des exploitants d'entreprise touristique locaux	Interruption temporaire ou permanente de la navigation	
Installation d'importation de GNL de Canaport	✓	✓	Chevauchement possible des activités de navigation avec le projet
PotashCorp.	✓	✓	Chevauchement possible des activités de navigation avec le projet
REMARQUES : ✓ indique « autres projets et activités » dont les effets sont susceptibles d'interagir de façon cumulative avec les effets résiduels du projet			

### 3.4.7 Surveillance et suivi

La surveillance et le suivi n'ont pas changé par rapport à celles présentées dans l'ÉES. Aucun programme de suivi n'est prévu.

### 3.4.8 Références

Ingénieurs-conseils de CBCL Limited. 2015. Expansion du terminal maritime de PotashCorp et document d'enregistrement en vue de l'évaluation environnementale. Consulté le 9 septembre 2015.  
 Accessible à l'adresse suivante : <http://www2.gnb.ca/content/dam/gnb/Departments/env/pdf/EIA-EIE/Registrations-Engestremets/PotashCorpEIARegistration.pdf>