

BACKGROUND / ANALYSISC
A
N
E
TD
U
C
U
M
E
N
TA
B
I
N
E
TD
U
C
U
M
E
N
TC
A
B
I
N
E
TD
U
C
U
M
E
N
TC
A
B
I
N
E
T**BACKGROUND****Whites Point Quarry and Marine Terminal Project**

1. The Proponent for the Whites Point Quarry and Marine Terminal Project (Project) is Bilcon of Nova Scotia Corporation, a Nova Scotia registered corporation. Bilcon is a subsidiary of Bilcon of Delaware which is owned by the principals of Clayton Concrete Block and Sand of New Jersey. Bilcon of Delaware is a non-operating holding company for the Clayton quarrying interests. The purpose of the Project is to quarry basalt rock and ship processed aggregate products to New Jersey for use by Clayton Concrete Block and Sand, in the manufacture of concrete and concrete block. Testing of the Whites Cove rock indicates that it will produce a high quality crushed product meeting the standards required in New Jersey and New York. The estimated capital cost of the Project is 40.6 million dollars with yearly operating expenditures exceeding 20.0 million dollars. There are no viable alternatives to this Project.

2. The Whites Point Quarry and Marine Terminal is proposed to be located on Digby Neck, Digby County, Nova Scotia. The proposed quarry site comprises approximately 150 hectares with 2.6 kilometers of coastline along the Bay of Fundy. The land is in private ownership, forested, with no land or coastal development. Digby Neck is a narrow, 30 km long peninsula extending between the Bay of Fundy and St. Mary's Bay and leads to two Islands - Long Island and Brier Island. The 2001 population of Digby Neck and Islands was 1,890. Land use on Digby Neck is primarily rural residential with the majority of the land forested. Small fishing villages exist on both the St. Mary's Bay and Bay of Fundy shores.

3. The Project is comprised of land based structures and marine facilities. Activities at the quarry site will include drilling and blasting the basalt rock, processing the rock (crushing, screening, washing) and ship loading. The land based permanent structures would include rock crushers, screens, closed circuit wash facilities, conveyers, load out tunnel, support structures and environmental control structures. Associated construction processes would include the erection of an on-land aggregate processing plant, conveyers and wash water pumping systems. Marine-based facilities will include berthing dolphins and mooring buoys, conveyor, and a quadrant ship loader capable of loading 5,000 tonnes per hour. The berthing dolphins and the quadrant loader will be supported on pipe piles anchored to the sea floor. Construction processes for the marine terminal infrastructure would include the anchoring of pile support structures to the basalt rock extending offshore and the construction of concrete caps as dolphins. Approximately 40,000 tonnes of aggregate would be produced for loading each week.

4. There are three major phases of the Project that are being proposed. The proposed construction phase is one year and is scheduled for 2007 - 2008. The operational phase will extend over a fifty year time period. The decommissioning and final reclamation phase will be completed in year fifty.

5. This document presents the Government of Canada's response to the Joint Panel report and recommendations covering federal regulatory and non-regulatory responsibilities and interests.

CONSIDERATIONS AND PERSPECTIVES

6. The Government of Canada agrees with the recommendations on issues related to federal areas of responsibility for which it has the regulatory authority.

Environmental Assessment Process

7. Bilcon of Nova Scotia Corporation submitted a project description on March 24, 2003.

8. Certain aspects of the proposal require federal approvals pursuant to subsection 35(2) of the *Fisheries Act* and paragraph 5(1) (a) of the *Navigable Waters Protection Act*. These regulatory approvals are included in the *Law List Regulations* of the *Canadian Environmental Assessment Act* (CEAA), requiring Fisheries and Oceans Canada (DFO) and Transport Canada (TC) as the Responsible Authorities (RA) under CEAA to conduct an environmental assessment prior to issuing authorizations and approvals.

9. The proposal is also subject to an Environmental Impact Assessment under the *Nova Scotia Environment Act*. On March 31, 2003, both levels of government agreed that a joint federal-provincial EA process would be used.

10. On June 26, 2003, the Minister of Fisheries and Oceans Canada [at the time DFO was a Responsible Authority (RA) under CEAA for the regulatory requirements under the *Fisheries Act* and

SECRET

D
U
C
U
M
E
N
TD
U
C
U
M
E
N
TC
A
B
I
N
E
TD
U
C
U
M
E
N
TD
U
C
U
M
E
N
TC
A
B
I
N
E
TD
U
C
U
M
E
N
TD
U
C
U
M
E
N
TC
A
B
I
N
E
T

CONTEXTE/ANALYSECONTEXTE**Projet de carrière et de terminal maritime de Whites Point**

1. Le promoteur du Projet de carrière et de terminal maritime de Whites Point est Bilcon of Nova Scotia Corporation, société enregistrée en Nouvelle-Écosse. Bilcon est une filiale de Bilcon of Delaware, qui appartient aux principaux actionnaires de Clayton Concrete Block and Sand of New Jersey. Bilcon of Delaware est une société de portefeuille inactive que détient Clayton pour ses intérêts dans l'exploitation de carrières. Le but de ce projet est d'extraire de la pierre de basalte et d'expédier par bateau des agrégats transformés vers les installations de Clayton Concrete Block and Sand au New Jersey, pour la fabrication de béton et de blocs de béton. Les tests effectués sur la pierre de Whites Cove indiquent qu'elle peut produire un concassé de grande qualité répondant aux normes en vigueur au New Jersey et dans l'État de New York. Les coûts d'investissement approximatifs du Projet sont estimés 40,6 millions de dollars, avec des frais d'exploitation annuels dépassant les 20 millions de dollars. Il n'y a pas de solution de rechange viable pour ce Projet.

2. La carrière et le terminal maritime de Whites Point seraient situés à un endroit dénommé Digby Neck, dans le comté de Digby, en Nouvelle-Écosse. Le site proposé pour la carrière a une superficie d'environ 150 hectares, dont une partie touche le littoral de la baie de Fundy sur une longueur de 2,6 kilomètres. Les terrains appartiennent à des intérêts privés, ils sont boisés et ne comportent aucun aménagement terrestre ou côtier. Le Digby Neck est une étroite péninsule d'une longueur de 30 km qui va de la baie de Fundy à la baie St. Mary's et mène jusqu'à deux îles, l'île Long et l'île Brier. En 2001, la population combinée du Digby Neck et des îles s'élevait à 1 890 habitants. L'aménagement du territoire du Digby Neck est surtout de type rural résidentiel et la majorité du territoire est couverte de forêt. De petits villages de pêcheurs bordent la baie de St. Mary's et la baie de Fundy.

3. Le Projet prévoit l'aménagement d'ouvrages terrestres et d'installations maritimes. À la carrière, le promoteur prévoit mener des activités de forage et de dynamitage de la pierre de basalte, de transformation de la pierre (concassage, criblage, lavage) et de chargement de navires. Les ouvrages permanents construits sur la terre ferme seraient des concasseurs, des cribles, des installations de lavage en circuit fermé, des convoyeurs, un tunnel de chargement, des structures d'appui et des ouvrages de protection environnementale. Les procédés de construction connexes supposeraient l'érection sur la terre ferme d'une usine de transformation des agrégats, et l'installation de convoyeurs et de systèmes de pompage de l'eau de lavage. Quant aux installations maritimes, le promoteur se propose d'installer des ducs d'albe d'accostage et des bouées d'amarrage, un convoyeur et chargeur à quadrant capable de charger 5 000 tonnes à l'heure. Les ducs d'albe d'accostage et le chargeur à quadrant seraient appuyés sur des pieux tubulaires ancrés au fond de la mer. Les procédés de construction employés pour aménager l'infrastructure du terminal maritime comporteraient l'ancrage de structures de soutènement sur pieux au roc de basalte s'étendant vers le large ainsi que la construction de couronnements en béton en guise de ducs d'albe d'accostage. Quelque 40 000 tonnes d'agrégats seraient produites chaque semaine en vue de leur expédition.

4. Trois phases principales sont proposées pour le Projet. La phase de construction a une durée d'un an et se déroulerait en 2007 et 2008. La phase opérationnelle couvrirait une période de 50 ans. Et la phase finale de désaffectation et de remise en état des terrains serait terminée au cours de la cinquantième année.

5. Le présent document contient la réponse du gouvernement du Canada au rapport et aux recommandations de la commission d'examen conjoint pour ce qui concerne les responsabilités réglementaires et non réglementaires du gouvernement fédéral et ses intérêts.

CONSIDÉRATIONS ET PERSPECTIVES

6. Le gouvernement du Canada est d'accord avec les recommandations de la Commission pour ce qui touche les questions relevant des champs de compétence fédérale pour lesquelles il a le pouvoir de réglementation.

Processus d'évaluation environnementale

7. La Bilcon of Nova Scotia Corporation a présenté une description du Projet le 24 mars 2003.

8. Certains aspects de la proposition nécessitent des autorisations fédérales en vertu du paragraphe 35(2) de la *Loi sur les pêches* et du paragraphe 5(1) de la *Loi sur la protection des eaux navigables*. Ces autorisations réglementaires sont prévues dans le *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE),

Navigable Waters Protection Act (NWP); TC became an RA when it took over responsibility for the

NWPA on March 29, 2004] requested that the Minister of Environment refer the Project to a review panel pursuant to section 21(b) of *CEAA* due to uncertainties related to the potential for significant adverse environmental effects. The Minister of the Environment referred the Project to a review panel on August 11, 2003.

11. On August 11, 2003, the Minister of the Environment and the Nova Scotia Minister of Environment and Labour, released for public comment, a draft agreement on the joint EA panel review process for the Project.

12. On November 5, 2004, Canada and Nova Scotia announced that a joint federal-provincial review panel had been established for the Whites Point Quarry and Marine Terminal Project. On November 10, 2004, the draft guidelines for the preparation of the Environmental Impact Statement (EIS) were released for public comment. Public meetings were held from January 6 to January 9, 2005 in order to seek further public input on the EIS guidelines. The public had until January 21, 2005 to provide their comments. On March 31, 2005, the Joint Review Panel (JRP) issued the final EIS guidelines.

13. On April 28, 2006, the environmental impact statement (EIS), filed by Bilcon of Nova Scotia Corporation, was released by the JRP for a 90 day public review ending on August 11, 2006. Considerable media and public attention have focused on this Project and its potential impacts on aesthetics, fisheries and marine mammals, including the endangered north Atlantic right whale. On February 12, 2007, the JRP received the proponent's response to the comments and questions posed during the comment review period for the EIS. The JRP announced on May 1, 2007, that public hearings would begin on June 16, 2007. The JRP held public hearings in Digby, N.S. from June 16 to 30, 2007.

14. The JRP was comprised of three members: the Panel Chair and two other members.

15. The JRP considered the following issues at the hearings: purpose, need, and alternatives to the Project, including alternative means of carrying out the Project; social and economic effects; stakeholder and public consultation; resources conservation and recovery; environmental effects (air, water, terrestrial) including environmental effects of potential malfunctions and accidents and cumulative environmental effects; reclamation; regional initiatives; regional development; traditional land use and cultural resources; historical resources; health effects; and capacity of renewable resources.

16. The JRP delivered its report to the Minister of Environment (as a recommendation) and to the Minister of Environment and Labour (N.S.) (as a recommendation) on October 22, 2007.

Hearing Participants

17. Participants that provided evidence at the hearing or registered to otherwise participate in the hearing included First Nations, local Aboriginal groups, local residents, ENGO's (Sierra Club, Canadian Parks and Wilderness Society), the Municipality of the District of Digby, the Town of Annapolis Royal, the Municipality of the County of Annapolis, the Governments of Nova Scotia and Canada, Fishing Associations, and Bilcon of Nova Scotia Corporation.

Government of Canada

18. The Government of Canada, as represented by Transport Canada, Environment Canada, Fisheries and Oceans Canada, Natural Resources Canada, Health Canada and the Department of Foreign Affairs and International Trade, provided expert information to the Panel and made presentations to the Panel during the hearings.

19. The key environmental effects of the Project within areas of federal jurisdiction include: (i) losses to fish habitat; (ii) impacts on surface and sub-surface water flow regimes and water quality; (iii) migratory birds and change in habitats of migratory birds; (iv) impacts to species at risk and their residences; and (v) impacts on navigation.

Government of Nova Scotia

20. The Nova Scotia Government provided the JRP with views on the following: socio-economic effects; resources conservation and recovery; terrestrial ecological effects; air emissions and air quality; water quality; quarry blasting; reclamation; regional initiatives; human environment and cumulative effects of development on all of the above.

SECRET

qui oblige Pêches et Océans Canada (MPO) et Transports Canada (TC), à titre d'autorités responsables (AR), à procéder à une évaluation environnementale avant de délivrer les autorisations ou approbations requises.

9. La proposition est également assujettie à une évaluation des impacts environnementaux en vertu de la *Nova Scotia Environment Act*. Le 31 mars 2003, les deux paliers de gouvernement ont convenu de recourir à un processus d'examen conjoint fédéral-provincial pour l'évaluation environnementale de ce Projet.

10. Le 26 juin 2003, le ministre des Pêches et des Océans du Canada [À cette époque, le MPO était une Autorité responsable au sens de la LCEE pour les exigences réglementaires relevant de la *Loi sur les pêches* et de la *Loi sur la protection des eaux navigables* (LPEN). TC est devenu AR lorsque la responsabilité de la LPEN lui a été confiée, le 29 mars 2004] a demandé au ministre de l'Environnement d'adresser le Projet à une commission d'examen en vertu de l'alinéa 21(2)b) de la LCEE en raison des incertitudes qui persistaient quant à la possibilité que le Projet n'entraîne d'importantes répercussions environnementales négatives. Le ministre de l'Environnement a adressé le Projet à une commission d'examen le 11 août 2003.

11. Le 11 août 2003, le ministre de l'Environnement et le ministre de l'Environnement et du Travail de la Nouvelle-Écosse ont rendu public, pour examen et commentaires, un projet d'entente sur la conduite d'une évaluation environnementale du Projet en commission conjointe.

12. Le 5 novembre 2004, le Canada et la Nouvelle-Écosse ont annoncé qu'une commission fédérale-provinciale d'examen conjoint avait été formée pour évaluer le Projet de carrière et de terminal maritime de Whites Point. Le 10 novembre 2004, les lignes directrices provisoires pour la préparation de l'Étude d'impact environnemental (EIE) étaient diffusées et soumises aux commentaires du public. Des audiences ont eu lieu du 6 au 9 janvier 2005, pour donner au public l'occasion de donner son avis sur ces lignes directrices. Le public avait jusqu'au 21 janvier 2005 pour faire part de ses commentaires. Et le 31 mars 2005, la Commission d'examen conjoint diffusait les lignes directrices définitives.

13. Le 28 avril 2006, l'EIE déposée par Bilcon était rendue publique par la CEC pour une période d'examen de 90 jours devant se terminer le 11 août 2006. Les médias et la population en général ont accordé une attention considérable à ce Projet ainsi qu'à ses répercussions possibles sur l'esthétique, sur les ressources halieutiques et sur les mammifères marins, notamment la baleine franche de l'Atlantique nord, une espèce en voie de disparition. Le 12 février 2007, la CEC a reçu la réponse du promoteur aux commentaires et questions formulés lors de la période d'examen de l'EIE. La CEC a annoncé, le 1^{er} mai 2007, que les audiences publiques commenceraient le 16 juin. La Commission a tenu des audiences à Digby (Nouvelle-Écosse) du 16 au 30 juin 2007.

14. La CEC se composait de trois membres : le président de la Commission et deux autres personnes.

15. La Commission s'est penchée sur les questions suivantes lors des audiences; le but du projet, sa nécessité et les solutions de rechange au Projet, y compris des façons différentes de le réaliser; ses retombées socio-économiques; les consultations auprès des parties prenantes et du public; la conservation et le rétablissement des ressources; les effets environnementaux (sur l'air, sur l'eau et sur les milieux terrestres); y compris les effets environnementaux des défaillances et des accidents; et les effets environnementaux cumulatifs; la remise en état; les initiatives régionales; le développement régional; les utilisations traditionnelles du territoire et les ressources culturelles; les ressources historiques; les effets sur la santé; et la capacité en ressources renouvelables.

16. La CEC a produit son rapport au ministre de l'Environnement (à titre de recommandation) et au ministre de l'Environnement et du Travail de la Nouvelle-Écosse (à titre de recommandation) le 22 octobre 2007.

Participants aux audiences

17. Les participants qui ont présenté un témoignage aux audiences ou qui se sont inscrits pour y participer autrement sont : des Premières nations, des groupes autochtones locaux, des résidents de la région, des ONGE (Sierra Club, Société pour la nature et les parcs du Canada), la municipalité du district de Digby, la municipalité d'Annapolis Royal, la municipalité de comté d'Annapolis, les gouvernements de la Nouvelle-Écosse et du Canada, des associations de pêcheurs et la Bilcon of Nova Scotia Corporation.

SECRET

C
A

N
E
T

D
O
C
U
M
E
N
T

D
U

A
B
I
N
E
T

D
O
C
U
M
E
N
T

C
A
B
I
N
E
T

D
O
C
U
M
E
N
T

D
U

C
A
B
I
N
E
T

D
O
C
U
M
E
N
T

D
U

C
A
B
I
N
E
T**Regional Stakeholders**

21. Regional stakeholders expressed concerns with the impacts to the tourism industry (including impacts to whale watching), the fishing industry, and the aesthetics of the landscape and way of life. Concern was also raised with the actual benefits to the community since predicted employment from the quarry would be minor. At the Panel hearings a majority of local stakeholders were opposed to the proposed Project.

22. Generally, local and national media reports focused on the opposition to the Project by the majority of regional stakeholders. Other media reports focused on the potential damage to the landscape and the local way of life particularly since the approval of one quarry may open the doors for more quarries in the future. During the hearings, regional and national media reports raised the issue of the potential threat to species at risk like the North Atlantic Right Whale which is an endangered species under the Species at Risk Act.

Aboriginal Groups

23. The Native Council of Nova Scotia and The Confederacy of Mainland Mi'kmaq applied for and received funding from the Canadian Environmental Assessment Agency to assist in their participation in the review of the Project.

24. Aboriginal Groups also expressed concern with the proposed Project. For instance the Confederacy of Mainland Mi'kmaq stated that the Mi'kmaq people continue to use the Digby Neck area and surrounding waters for traditional purposes. The Panel Report noted that the Bay of Fundy side of the Neck contains an Aboriginal food fishery some of which may take place near the proposed Project site. Aboriginal representatives have also indicated that the Digby Neck area is a hunting and foraging area for traditional purposes. The Panel report notes that the proponent's efforts to consult with Aboriginal communities were not successful, as a result leaving traditional knowledge out of the proponent's EIS.

25. The Panel heard from the Bear River First Nation, the nearest First Nation to the Project site, that consultation between governments and the 13 Chiefs of Nova Scotia is required, that there is an established process, and that the federal government has initiated this process for the Project but the provincial government has not. The Bear River First Nation requested that the Government of Canada and the Government of Nova Scotia engage in consultation prior to any decisions being made. The hearing presentation by the Native Council of Nova Scotia also expressed concern with the consultation conducted thus far by governments.

26. In December 2006, DFO and TC (the RAs) initiated contact with the 13 Mi'kmaq First Nations in Nova Scotia including the Bear River First Nations. On October 4, 2007, the RA's and the Province held an initial consultation meeting with the Mi'kmaq of NS. Concerns about the Project were raised at the meeting including the potential for impacts to native fisheries and hunting and foraging areas for traditional purposes. The Bear River First Nation is opposed to the project.

Panel Report

27. The JRP concluded, based on an analysis of the burdens and benefits, that the burdens outweighed the benefits and that it would not be in the public interest to proceed with the Project. The JRP concluded in accordance with the requirements of CEAA that the Project is likely to cause significant adverse environmental effects that cannot be justified in the circumstances. The JRP recommended that the Nova Scotia Minister of Environment and Labour reject the Project.

28. The Joint Panel report contains a total of seven (7) recommendations. The JRP made 3 recommendations to the Government of Canada which are addressed in Annex A. The first recommendation from the Panel is directed at the provincial Minister of Environment and Labour to reject the proposal and at the Government of Canada recommending that the Project is likely to cause significant adverse environmental effects that cannot be justified in the circumstances. Of the remaining six panel recommendations, four were directed at Nova Scotia to improve its planning processes, consultation and quarry regulations; one was directed at the Canadian Environmental Assessment Agency with respect to developing guidance on adaptive management in environmental assessment; and the last recommendation was directed at TC regarding the need to revise its ballast water regulations.

SECRET

Gouvernement du Canada

18. Le gouvernement du Canada, représenté par Transports Canada, Environnement Canada, Pêches et Océans Canada, Ressources naturelles Canada, Santé Canada et le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, a fourni des renseignements spécialisés et fait des présentations pendant les audiences de la Commission.

19. Les principaux effets environnementaux du projet dans la région qui relève du gouvernement fédéral incluent : (i) des pertes d'habitats pour le poisson; (ii) des répercussions sur les régimes d'écoulement des eaux souterraines et de surface; (iii) des impacts pour les oiseaux migrateurs et des perturbations à leur habitat; (iv) des impacts pour les espèces en péril et leurs lieux de résidence; (v) des impacts pour la navigation.

Gouvernement de la Nouvelle-Écosse

20. Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse a présenté à la CEC ses avis sur les sujets suivants : les retombées socio-économiques; la conservation et le rétablissement des ressources; les effets écologiques terrestres; les émissions atmosphériques et la qualité de l'air; la qualité de l'eau; le dynamitage dans la carrière; la remise en état des terrains; les initiatives régionales; l'environnement humain et les effets cumulatifs du développement sur tous les facteurs ci-dessus.

Parties prenantes de la région

21. Les parties prenantes de la région ont exprimé des inquiétudes au sujet des répercussions du Projet sur le tourisme (y compris l'observation des baleines), sur l'industrie de la pêche, sur l'esthétique du paysage et sur le mode de vie. Elles ont aussi soulevé des réserves quant aux avantages réels du Projet pour la collectivité puisque les perspectives d'emploi associées à la carrière sont minces. Pendant les audiences de la Commission, la majorité des intervenants de la région se sont opposés au Projet.

22. En général, les médias locaux et nationaux se sont concentrés sur l'opposition au Projet de la majorité des intervenants de la région. D'autres reportages ont porté sur les possibilités de dommages au paysage et au mode de vie local, surtout parce que l'autorisation d'une première carrière peut ouvrir la voie à la création d'autres carrières. Au cours des audiences, les médias locaux et nationaux ont soulevé la question de la menace potentielle pour les espèces en péril, comme la baleine noire de l'Atlantique Nord, qui est une espèce en péril aux termes de la *Loi sur les espèces en péril*.

Groupes autochtones

23. Le Native Council of Nova Scotia et la Confederacy of Mainland Mi'kmaq ont demandé et obtenu des fonds de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale pour les aider à préparer leur participation à l'examen du Projet.

24. Les groupes autochtones ont également exprimé leurs inquiétudes au sujet du Projet. Par exemple, la Confederacy of Mainland Mi'kmaq a déclaré que les Micmacs utilisaient encore la région du Digby Neck et les eaux environnantes à des fins traditionnelles. Dans son rapport, la Commission a fait remarquer que la zone du Digby Neck, du côté de la baie de Fundy, soutenait une pêche vivrière autochtone, dont une partie pouvait se pratiquer à proximité du site proposé pour le Projet. Des représentants autochtones ont aussi indiqué que la zone du Digby Neck est un territoire traditionnel de chasse et d'alimentation. Dans son rapport, la Commission constate que les efforts du promoteur pour consulter les communautés autochtones n'ont pas été fructueux, ce qui explique l'absence de savoir traditionnel dans l'EIE présentée par le promoteur.

25. La Première nation de Bear River, la Première nation la plus proche du site du Projet, a dit devant la Commission que des consultations entre les gouvernements et les treize chefs de la Nouvelle-Écosse étaient nécessaires, qu'il y avait un processus en place, et que le gouvernement fédéral avait lancé ce processus mais que le gouvernement provincial ne l'avait pas fait. La Première nation de Bear River a demandé que les gouvernements du Canada et de la Nouvelle-Écosse mènent des consultations avant de prendre toute décision. Le Native Council of Nova Scotia a également soulevé des préoccupations, devant la Commission, au sujet des consultations réalisées jusqu'ici par les gouvernements.

26. En décembre 2006, le MPO et TC (les AR) ont communiqué avec les 13 Premières nations Mi'kmaq de la Nouvelle-Écosse, y compris la Première nation de Bear River. Le 4 octobre 2007, les AR et la province ont tenu une première réunion de consultation avec les Mi'kmaq de la Nouvelle-Écosse. Des inquiétudes ont été soulevées au sujet du Projet pendant la réunion, notamment la possibilité qu'il y ait des

SECRET

C
A

N
E
T

D
O
C
U
M
E
N
T

D
U

C
A
B
I
N
E
T

D
O
C
U
M
E
N
T

C
A
B
I
N
E
T

D
O
C
U
M
E
N
T

29. The Joint Panel report provides a summary of the Panel's concerns about the evidence submitted by the proponent during the environmental assessment process. The Panel found that the Proponent failed: to provide consistent or complete information on the character of the Project; to provide adequate data to demonstrate that it appropriately characterized the environment in its own analysis of potential effects; to demonstrate that it can implement technically or economically feasible mitigation measures; and to demonstrate that it can meet regulatory standards. The Panel report also states that in some cases the Proponent assumed that the likelihood of accidents was low and therefore did not fully consider environmental effects.

OPTIONS

30. There are two options for Ministers to consider:

Option I: Approve the Government of Canada Response to the Panel Report:**Pros:**

- The joint EA process meets the requirements of federal departments involved in the environmental assessment of the Project.
- Demonstrates the workability of a Joint Canada - Nova Scotia Environmental Assessment Process, facilitates the needs of Canada and Nova Scotia jointly with the *Canadian Environmental Assessment Act* and *Nova Scotia Environment Act* respectively.
- Facilitates the course of action decisions for Fisheries and Oceans Canada and Transport Canada;
- Supports and is consistent with Nova Scotia's decision to reject the proposal recognizing Nova Scotia's right to decision making over its natural resources.
- Supports the majority of local stakeholders who opposed this proposal.

Cons:

- The proponent and some local residents may not be satisfied with the position of the federal and provincial governments.

Option II: Reject the proposed Government of Canada response to the Panel Report:**Pros:**

- Would be supportive of the proponent's position with respect to the Project and some local residents.

Cons:

- Would be perceived as interfering in the environmental assessment processes of Canada and Nova Scotia.
- Would have a contrary outcome to the Joint Panel report which could deter future cooperation with regard to environmental assessment in Nova Scotia.
- Would be seen as the federal government not supporting Nova Scotia's decision making power over the development of their natural resources and as a result the federal government would find it necessary to rebuild relationships in the area of joint resource management with the Government of Nova Scotia.
- Would negatively impact relations with Nova Scotia and federal-provincial environmental assessment harmonization.

D
O
C
U
M
E
N
T

D
U

C
A
B
I
N
E
T

D
O
C
U
M
E
N
T

D
U

C
A
B
I
N
E
T

D
O
C
U
M
E
N
T

D
U

C
A
B
I
N
E
T

SECRET

conséquences sur les pêches autochtones et le territoire traditionnel de chasse et d'alimentation. La Première nation de Bear River, soit la Première nation la plus proche du site proposé, s'oppose au Projet.

Rapport de la Commission

27. La CEC, après analyse des avantages et inconvénients, est arrivée à la conclusion que les inconvénients l'emportaient sur les avantages et que la réalisation du Projet serait contraire à l'intérêt public. La CEC a conclu, conformément aux exigences de la LCEE, que le Projet était susceptible d'entraîner d'importants effets environnementaux nuisibles qui ne pouvaient être justifiés dans les circonstances. Elle a donc recommandé que le ministre de l'Environnement et du Travail de la Nouvelle-Écosse rejette le Projet.

28. Le rapport de la Commission d'examen conjoint contient un total de sept recommandations. Trois d'entre elles (énoncées à l'annexe A) s'adressent au gouvernement du Canada. Dans sa première recommandation, la Commission conseille au ministre provincial de l'Environnement et du Travail de rejeter le Projet et elle signifie au gouvernement du Canada qu'elle estime que le Projet est susceptible d'entraîner d'importants effets environnementaux nuisibles qui ne peuvent être justifiés dans les circonstances. Sur les six autres recommandations de la Commission, quatre s'adressent à la Nouvelle-Écosse pour qu'elle améliore ses processus de planification et de consultation ainsi que sa réglementation des carrières. Une s'adresse à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale pour qu'elle élabore des lignes directrices sur la gestion adaptative de l'évaluation environnementale. Et la dernière recommandation s'adresse à Transports Canada, pour qu'il améliore son règlement sur les eaux de ballast.

29. Le rapport de la Commission d'examen conjoint contient un résumé des préoccupations de la Commission au sujet des preuves présentées par le promoteur au cours du processus d'évaluation environnementale. La Commission a constaté que le promoteur avait omis : de présenter de l'information cohérente ou complète sur la nature du Projet; de fournir des données suffisantes pour démontrer qu'il avait présenté une description appropriée de l'environnement dans sa propre analyse des répercussions éventuelles; de démontrer qu'il pouvait prendre des mesures d'atténuation réalisables sur les plans technique et économique; et de démontrer qu'il pouvait se conformer aux normes réglementaires. La Commission constate également dans son rapport que, dans certains cas, le promoteur supposait que les risques d'accident étaient faibles et qu'il n'a pas, en conséquence, pris en considération toute l'ampleur des impacts éventuels.

OPTIONS

30. Deux options sont soumises à l'examen des ministres :

Option I : Approuver la réponse proposée du gouvernement du Canada au rapport de la Commission :

Avantages :

- Le processus conjoint d'évaluation environnementale répond aux exigences des ministères fédéraux concernés par l'évaluation environnementale du Projet.
- Cette option prouve la faisabilité d'un processus conjoint d'évaluation environnementale Canada-Nouvelle-Écosse, qui facilite la satisfaction aux impératifs communs du Canada et de la Nouvelle-Écosse avec, d'une part, la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* et, d'autre part, la *Nova Scotia Environment Act*.
- Cette option facilite le déroulement des décisions qui s'ensuivent pour Pêches et Océans Canada et Transports Canada.
- Cette option va dans le même sens que la décision de la Nouvelle-Écosse de rejeter le Projet, ce qui constituerait une reconnaissance de la compétence de la province vis-à-vis du développement de ses ressources naturelles.
- Cette option est conforme à l'opinion de la majorité des parties prenantes locales, qui s'opposent au Projet.

Inconvénients :

- Le promoteur et certains résidents de la région risquent de ne pas être satisfaits de la position des gouvernements fédéral et provincial.

Option II : Rejeter la réponse proposée du gouvernement du Canada au rapport de la Commission :

SECRET