

Cour fédérale



Federal Court

Date : 20110504

Dossiers : T-2189-09
T-2192-09

Référence : 2011 CF 515

[TRADUCTION FRANÇAISE]

Ottawa (Ontario), le 4 mai 2011

En présence de monsieur le juge Kelen

ENTRE :

THE CANADIAN TRANSIT COMPANY

Dossier : T-2189-09

demanderesse

et

**MINISTRE DES TRANSPORTS, MINISTRE
DES PÊCHES ET DES OCÉANS, MINISTRE
DE L'ENVIRONNEMENT,
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE
WINDSOR ET SA MAJESTÉ LA REINE DU
CHEF DE L'ONTARIO**

défendeurs

Dossier : T-2192-09

SIERRA CLUB DU CANADA

demandeur

et

**PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA et
MINISTRE DES PÊCHES ET DES OCÉANS,
MINISTRE DES TRANSPORTS, MINISTRE
DE L'ENVIRONNEMENT,
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE
WINDSOR et SA MAJESTÉ LA REINE DU
CHEF DE L'ONTARIO**

défendeurs

MOTIFS DU JUGEMENT ET JUGEMENT

TABLE DES MATIÈRES

| | N° de paragraphe |
|---|------------------|
| APERÇU DES CONCLUSIONS DE LA COUR..... | [3] |
| LES FAITS | [11] |
| LES QUESTIONS EN LITIGE..... | [81] |
| NORME DE CONTRÔLE | [83] |
| DISPOSITIONS LÉGISLATIVES PERTINENTES..... | [87] |
| DISCUSSION | |
| <u>Question n° 1 de la CTC :</u> | |
| La décision était-elle biaisée et préétablie parce que Transports Canada s’opposait à l’option de construire un pont jumeau ou une nouvelle travée au pont Ambassador en raison de préoccupations relatives à la « gouvernance »?..... | [88] |
| <u>Question n° 2 de la CTC :</u> | |
| Les autorités responsables ont-elles commis une erreur en s’appuyant sur le « besoin » de l’analyse de projet pour le nouveau pont menée par le ministère des Transports de l’Ontario en 2005 et les autorités responsables ont-elles commis une erreur en ne menant pas une autre analyse des besoins en fonction des renseignements mis à jour sur la circulation, qui indiquait une baisse considérable de la circulation sur le pont depuis 2000? | [109] |
| <u>Question n° 3 de la CTC :</u> | |
| Les autorités responsables ont-elles contrevenu à la loi fédérale en achetant un terrain pour la somme de 34 millions de dollars avant que le projet de nouveau pont ait fait l’objet d’une évaluation environnementale en vertu de la loi fédérale? | [128] |
| <u>Question n° 4 du Sierra Club :</u> | |
| La décision devrait-elle être annulée au motif de violation du principe de précaution, d’un défaut de tenir compte des meilleurs renseignements disponibles, d’erreurs au dossier ou parce qu’elle était déraisonnable en ce qui concerne ses conclusions sur les espèces en péril? | [152] |
| <u>Question n° 5 du Sierra Club :</u> | |
| Les autorités responsables sont-elles tenues d’évaluer de nouveau le projet de nouveau pont étant donné que sa superficie au sol a été étendue?..... | [218] |
| JUGEMENT | [Page 83] |

ANNEXE 1 : DISPOSITIONS LÉGISLATIVES PERTINENTES.....[227]

[1] Ces deux demandes de contrôle judiciaire visent à annuler une décision rendue à la suite d'une évaluation environnementale en date du 3 décembre 2009 en ce qui concerne un nouveau pont proposé, nommé le projet de Passage international de la rivière Détroit (le nouveau pont). Les ministres canadiens des Transports et des Pêches et des Océans, ainsi que l'Administration portuaire de Windsor ont pris cette décision en vertu de l'article 20 de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, L.C. 1993, ch. 37 (la Loi ou la LCEE).

[2] Selon cette décision, le nouveau pont proposé traversant la rivière Détroit entre Windsor (Ontario) et Detroit (Michigan) [TRADUCTION] « n'aurait pas d'effets négatifs sur l'environnement ». Cette décision a pour effet d'approuver la construction du nouveau pont et de son infrastructure connexe, selon les conditions y étant établies, à la suite d'une évaluation environnementale menée par le gouvernement fédéral canadien.

APERÇU DES CONCLUSIONS DE LA COUR

[3] La Cour conclut, au terme de quatre jours d'audience et après avoir étudié des milliers de pages d'éléments de preuve, que les deux demandes sont infondées et qu'elles doivent être rejetées. Les demandes ont retardé ce projet. Les deux demandes s'appuyaient sur les cinq questions en litiges ou fondements qui suivent :

Première question en litige – Allégation selon laquelle Transports Canada avait un préjugé contre le fait d'autoriser la Canadian Transit Company (CTC) à construire une deuxième travée au pont Ambassador.

[4] Les gouvernements des États-Unis, du Canada, du Michigan et de l'Ontario ont créé un partenariat, qui a déterminé qu'il était nécessaire de construire un nouveau pont entre Detroit et

Windsor pour répondre aux besoins futurs. Selon la preuve, deux des partenaires, le ministère des Transports de l'Ontario et le Department of Transport du Michigan ont pris la décision sur le meilleur emplacement de rechange pour le nouveau pont proposé. Transports Canada soutenait que le nouveau pont devait être de propriété publique; la preuve indique toutefois clairement qu'il ne s'agissait pas d'un facteur, d'une influence ou d'un critère dans la décision d'éliminer l'option de construction d'une deuxième travée par la CTC pour le pont Ambassador. L'Ontario a décidé que le nouveau pont devrait être construit à un endroit différent du pont Ambassador pour les motifs qui suivent (que la Cour reformule) :

1. Les besoins en transport du corridor Windsor-Detroit constituent une partie cruciale de l'économie du Canada et des États-Unis. Il est prudent de construire un nouveau pont afin d'atténuer la congestion ou l'obstruction pouvant survenir sur le pont Ambassador actuel. À titre d'exemple, si le pont Ambassador était la cible d'un acte terroriste ou le théâtre d'un autre événement ou incident, la valeur des échanges effectués chaque année à cette frontière, qui s'établit actuelle à 146 milliards de dollars, serait mise en péril. (La Cour conclut qu'il était raisonnable de déterminer qu'il était nécessaire de construire un deuxième pont à un emplacement différent du pont Ambassador pour ce corridor de transport crucial entre Windsor et Detroit);
2. L'agrandissement du pont Ambassador par l'ajout d'une deuxième travée exigerait aussi d'agrandir considérablement les douanes et l'aire d'inspection. Cela perturberait et déplacerait la communauté historique de Sandwich, adjacente à Windsor. La Cour conclut qu'il est raisonnable de définir l'emplacement d'un nouveau pont afin de réduire au minimum les répercussions sur les communautés existantes.
3. La construction d'une deuxième travée au pont Ambassador exigerait aussi d'élargir les routes locales actuelles de Windsor menant au pont. Il faudrait convertir ces routes en autoroute exclusive. La communauté de Windsor subirait des répercussions considérables puisque les routes existantes menant au pont Ambassador sont essentielles à la circulation locale de Windsor;
4. L'ajout d'une deuxième travée au pont Ambassador donnerait lieu à de longs travaux de construction sur les routes existantes de Windsor menant au pont, ce qui perturberait la circulation internationale de camions et de voitures qui empruntent ce passage frontalier crucial pendant ces travaux.

Ces quatre motifs invoqués pour éliminer l'option de construire une deuxième travée au pont

Ambassador n'étaient pas liés à la question de savoir si le nouveau pont serait de propriété publique

ou privée. Par conséquent, une personne informée qui examinerait de façon réaliste la question n'aurait pas une crainte raisonnable de partialité quant à la décision du partenariat d'écarter l'option de construire une deuxième travée pour le pont Ambassador. Il n'était pas raisonnablement loisible aux décideurs de retenir cette option, du point de vue de l'Ontario.

Deuxième question – [TRADUCTION] « Analyse des besoins »

[5] Le Sierra Club et la CTC ont allégué que les autorités fédérales canadiennes avaient commis une erreur en invoquant [TRADUCTION] l'« analyse des besoins » pour le nouveau pont menée par l'Ontario en 2005. Elles avaient aussi commis une erreur en ne menant pas une [TRADUCTION] « analyse des besoins » mise à jour vu les statistiques mises à jour sur les volumes de circulation, qui indiquaient une baisse considérable de la circulation qui empruntait le pont Ambassador. Cette baisse s'explique entre autres par la récession actuelle. La Cour conclut qu'en vertu de la LCEE, les autorités fédérales responsables ont le droit de s'appuyer sur « l'analyse de besoins » effectuée par l'Ontario dans le cadre de son évaluation environnementale pour le projet; il était aussi raisonnablement loisible aux autorités fédérales responsables de conclure que la baisse de la circulation n'a aucune incidence sur les projections à long terme de la circulation, sur lesquelles le « besoin » du deuxième pont se fondait. Qui plus est, il faut avoir un deuxième pont en tant que passage de rechange, si le pont Ambassador devenait indisponible.

Troisième question – Achat d'un terrain pour la somme de 34 millions de dollars avant l'évaluation environnementale

[6] Transports Canada a acheté un terrain auprès de la Ville de Windsor pour la somme de 34 millions de dollars en prévision du projet de nouveau pont, mais avant que la décision relative à une évaluation environnementale en vertu de la LCEE ne soit prise. La CTC soutient que cet achat

de terrain enfreignait la Loi, qui exige à une autorité fédérale de prendre une décision relative à une évaluation environnementale avant qu'elle ne s'engage de quelque façon que ce soit à l'égard du projet. La Cour conclut que l'achat du terrain n'engage pas l'autorité fédérale à mener le projet. Il sera toujours possible de vendre le terrain si le projet n'est pas approuvé. L'achat d'un terrain pour la somme de 34 millions de dollars dans le cadre d'un projet de plusieurs milliards de dollars ne constitue pas un engagement qui enfreint la LCEE.

Quatrième question – Mesures d'atténuation

[7] Le Sierra Club prétend que les autorités fédérales responsables ont enfreint le « principe de précaution » en vertu de la LCEE en omettant d'indiquer des mesures réalisables pour atténuer les effets néfastes sur l'environnement pendant la construction de la nouvelle route à l'égard des trois espèces en péril qui suivent :

1. la couleuvre à petite tête;
2. la population carolinienne de la couleur fauve de l'Est;
3. l'alétris farineux.

Après examen approfondi des éléments de preuve, la Cour est convaincue que le rapport d'examen préalable fédéral présente adéquatement des mesures d'atténuation générales pour ces espèces en péril et il s'appuie raisonnablement sur un permis que le ministère des Richesses naturelles de l'Ontario délivrera en vertu de la *Loi de 2007 sur les espèces en voie de disparition* de l'Ontario. Ce permis avait été délivré au moment de l'audience devant la Cour; il comprend 46 pages et 10 annexes détaillées, qui précisent des mesures d'atténuation pour les espèces en péril.

[8] Les questions formulées par le Sierra Club sur le caractère raisonnable de ce permis ont fait l'objet d'un contrôle devant la Cour divisionnaire de l'Ontario en mai 2011. La Cour juge, comme conclusion de droit, que les autorités responsables fédérales ont le droit en vertu de la LCEE de s'appuyer sur des mesures d'atténuation provinciales. Qui plus est, la jurisprudence établie en vertu de la LCEE reconnaît qu'il faut souvent préciser les détails des mesures d'atténuation au fur et à mesure que le projet avance après le rapport d'examen préalable.

[9] Le Sierra Club critique aussi les mesures d'atténuation proposées pour les oiseaux migrateurs, qui ne sont pas une espèce en péril. La Cour conclut que les mesures d'atténuation générales présentées dans le rapport d'examen préalable pour les oiseaux migrateurs constituaient un fondement raisonnable à une conclusion selon laquelle les oiseaux migrateurs ne subiraient pas d'effets négatifs environnementaux. Parmi les mesures d'atténuation pour les oiseaux migrateurs présentées dans le rapport d'examen préalable, notons des feux de couleur, d'intensité et de longueur d'onde précises, qui se sont avérées efficaces pour atténuer les collisions avec des oiseaux migrateurs. La couleur et l'emplacement précis de chaque feu ne peuvent être précisés avant la fin de la conception du pont.

Cinquième question – Superficie au sol accrue

[10] Le Sierra Club allègue que les autorités responsables fédérales ont commis une erreur en ne menant pas une évaluation supplémentaire du projet de nouveau pont après que sa superficie au sol a été étendue d'une zone tampon de 100 mètres supplémentaires le long de la route construite par l'Ontario. La province de l'Ontario a acheté cette zone tampon pour des maisons situées le long de la route. Il s'agit d'un projet distinct mené par le gouvernement de l'Ontario à la suite de la décision

faisant l'objet du contrôle. Ces terrains n'étaient pas nécessaires au projet de nouveau pont; l'Ontario les acquerra auprès des propriétaires qui ne souhaitent pas demeurer dans les environs de la nouvelle route menant au pont. Par conséquent, cette question ne constitue pas un motif pour annuler la décision faisant l'objet du contrôle.

LES FAITS

Les parties

[11] La demanderesse, la Canadian Transit Company (CTC), est une société privée qui détient et exploite la moitié canadienne du pont Ambassador. La société mère de la CTC aux États-Unis détient et exploite la moitié américaine du pont Ambassador. Le pont Ambassador est le pont existant qui traverse la rivière Détroit entre Windsor (Ontario) et Detroit (Michigan). Le pont Ambassador est sous propriété privée depuis sa construction, en 1929.

[12] Le Sierre Club du Canada, demandeur, est un organisme à but non lucratif constitué en vertu d'une loi fédérale, qui joue un rôle actif dans les questions environnementales au Canada depuis 1963.

[13] Le ministre défendeur des Transports est désigné en tant que représentant de Transports Canada. Il incombait à Transports Canada, en tant que copromoteur du nouveau pont (voir « partenariat », ci-dessous), de veiller à la poursuite d'une évaluation environnementale.

[14] Le ministre défendeur des Pêches et des Océans est désigné en tant que représentant de Pêches et Océans Canada. Il incombait à Pêches et Océans Canada, en tant qu'entité responsable de

donner l'approbation réglementaire en vertu de la *Loi sur les pêches*, L.R.C. 1985, ch. F-14, pour assurer la tenue d'une évaluation environnementale.

[15] L'Administration portuaire de Windsor, la défenderesse, est l'un des promoteurs du nouveau pont et une autorité désignée en vertu du *Règlement sur l'évaluation environnementale concernant les administrations portuaires canadiennes*, DORS/99-318. L'Administration portuaire de Windsor était aussi responsable de veiller à la tenue d'une évaluation environnementale en vertu des articles 9 et 9.1 de la Loi.

[16] Transports Canada, Pêches et Océans Canada et l'Administration portuaire de Windsor sont les « autorités responsables » en vertu de la LCEE qui ont pris la décision faisant l'objet des présentes demandes de contrôle judiciaire.

[17] Le ministre défendeur de l'Environnement était responsable de s'assurer que les autorités responsables mènent une évaluation environnementale adéquate.

[18] La défenderesse Sa Majesté la Reine du chef du Canada est aussi promotrice du nouveau pont et elle a un intérêt à l'égard de l'issue des présentes demandes. La LCEE ne confie aucune responsabilité à Sa Majesté la Reine du chef du Canada.

Sources de preuve

[19] Chacune des parties actives a présenté des dossiers volumineux sur les éléments de preuve sur lesquels la décision se fondait. Je décris ci-dessous les principaux affidavits auxquels les éléments de preuve ont été annexés.

L'affidavit de la CTC : Paula Lombardi

[20] Les éléments de preuve invoqués par la demanderesse CTC ont été présentés dans 180 pièces à l'affidavit de Paula Lombardi, fait sous serment le 24 septembre 2010. Mme Lombardi est vice-présidente et conseillère générale de la demanderesse CTC.

L'affidavit principal du Sierra Club : Dan McDermott

[21] La majeure partie des éléments de preuve invoqués par le demandeur Sierra Club ont été présentés dans 250 pièces à l'affidavit de Dan McDermott, fait sous serment le 27 septembre 2010. M. McDermott est directeur de la section de l'Ontario du Sierra Club du Canada.

[22] Le Sierra Club a aussi présenté trois affidavits supplémentaires liés à des questions précises sur des espèces en péril. Ces affidavits sont abordés plus en détail ci-dessous.

L'affidavit des défenseurs fédéraux : Kaarina Stiff

[23] En plus de s'appuyer sur les mêmes documents que ceux présentés par les demandeurs, les défenseurs ont soumis l'affidavit de Kaarina Stiff, accompagné de 28 pièces. Mme Stiff était la gestionnaire du projet de l'évaluation environnementale de la Direction générale des programmes terrestres et d'infrastructure du groupe des Programmes de Transports Canada de mai 2004 à

juin 2009. Elle a collaboré au projet de nouveau pont tout le temps où elle a occupé le poste de gestionnaire du projet de l'évaluation environnementale.

[24] En plus de fournir des renseignements généraux sur le projet de nouveau pont, Mme Stiff dépose des discussions et des négociations qui sont survenues entre les défendeurs et d'autres autorités tout au long du processus d'élaboration du rapport d'examen préalable pour le projet de nouveau pont.

Création du partenariat

[25] Le 7 février 2001, les gouvernements du Canada, des États-Unis d'Amérique, de la province de l'Ontario et de l'État du Michigan ont mis sur pied un partenariat (le « partenariat ») en vue d'améliorer la circulation sécuritaire et efficiente de personnes et de biens à la frontière canado-américaine dans la région du sud-est du Michigan et du sud-ouest de l'Ontario. Les autorités gouvernementales dans ce partenariat étaient les quatre ministères fédéraux et provinciaux et départements d'État qui suivent :

1. Transports Canada (TC);
2. Le ministère des Transports de l'Ontario (MTO);
3. La Federal Highway Administration du département des Transports des États-Unis;
4. Le département des Transports du Michigan.

[26] Le partenariat se préoccupait des besoins en transport du corridor Windsor-Detroit parce que ce dernier représente une partie cruciale de l'économie des deux pays. À l'heure actuelle, des échanges d'une valeur annuelle de 146 milliards de dollars traversent cette frontière et on projette une augmentation d'environ 230 milliards en échanges terrestres d'ici 2030. Cela correspond à environ 25 % du total des échanges de marchandises entre les deux pays. Le partenariat avait entre

autres objectifs un processus unique d'évaluation environnementale unique, qui répondait aux besoins de tous les partenaires :

[TRADUCTION]

Le partenariat vise à améliorer la circulation de personnes et de biens à la frontière canado-américaine dans la région du sud-est du Michigan et du sud-ouest de l'Ontario. Les objectifs généraux du partenariat à l'appui de ce but sont les suivants :

[...]

d) Accélérer le processus de planification et d'étude environnementale afin de veiller à répondre rapidement aux demandes futures en déplacement dans ce corridor;

[...]

f) Recourir à un processus unique et intégré de planification et d'étude environnementale, qui donnera lieu à un seul produit qui répondra aux besoins de tous les membres du partenariat;

[...]

Premier geste posé par le partenariat :

L'Étude de planification, des besoins et de la faisabilité (l'Étude PBF)

[27] En mai 2001, le partenariat a lancé l'« Étude de planification, des besoins et de la faisabilité » (l'Étude PBF), menée par les consultants URS Canada Inc. et URS Inc. en vue d'évaluer le réseau de transport actuel dans la région et d'élaborer une stratégie sur 30 ans pour répondre à ses besoins. Deux ans et huit mois plus tard, en janvier 2004, URS a présenté le rapport sur l'Étude PBF, où l'on recommandait entre autres de construire un nouveau passage international à la rivière Détroit entre Windsor et Detroit ou d'élargir le passage existant.

[28] Dans le rapport sur l'Étude PBF, on recommandait de lancer des processus d'évaluation environnementale dans toutes les administrations sur les différents endroits où le passage international pourrait se trouver.

L'évaluation environnementale coordonnée du partenariat

[29] Trois lois régissaient les exigences en matière d'évaluation environnementale auxquelles les membres du partenariat devraient satisfaire :

1. La *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, L.C. 1993, ch. 37 (la loi fédérale ou la LCEE);
2. La *Loi sur les évaluations environnementales*, L.R.O. 1990, ch. E.18, de l'Ontario (la loi de l'Ontario);
3. La *National Environmental Policy Act*, 42 U.S.C. § 4321 (1969) des États-Unis (la loi des États-Unis).

[30] Les trois ont le même objectif. C'est pourquoi le partenariat a décidé de mener un processus coordonné d'évaluation environnementale, qui générerait un seul ensemble de documents afin d'aider chacun des membres à satisfaire aux exigences de sa propre loi environnementale. Ainsi, chacun des partenaires demeurerait responsable de s'acquitter de ses fonctions législatives, mais on pourrait réduire le chevauchement et la perte de temps à produire les documents et à mener les études requises pour faire une évaluation environnementale.

[31] Le processus intégré d'évaluation environnementale du partenariat était coordonné par un comité directeur formé de représentants de chacun des quatre partenaires. Un groupe de travail rendait compte au comité directeur. Ce groupe de travail était responsable de diriger et de coordonner les évaluations environnementales dans chacune des administrations; ses membres s'assuraient que l'évaluation coordonnée satisfaisait aux exigences de leur administration.

[32] Aux États-Unis, le département des Transports du Michigan a pris les devants et a mené l'évaluation environnementale requise en vertu de la National Environmental Policy Act des États-Unis.

[33] Au Canada, conformément à l'article 9 de l'Entente de collaboration Canada-Ontario en matière d'évaluation environnementale et de son guide informatif connexe, « Coordination fédérale-provinciale de l'évaluation environnementale en Ontario », le MTO a été désigné en tant que partie responsable de l'évaluation canadienne coordonnée.

[34] Le MTO a aussi été désigné en tant que partie responsable en raison des différences entre la loi fédérale et la loi de l'Ontario. En particulier, en vertu de la loi de l'Ontario, les promoteurs d'une entreprise ont une obligation statutaire de cerner et d'évaluer d'autres façons d'atteindre le but de l'entreprise proposée. En comparaison, la LCEE s'applique lorsqu'un projet précis a été cerné. Par conséquent, les ministères défenseurs du gouvernement fédéral ont lancé leur évaluation environnementale après que l'Ontario a retenu une « solution de rechange » de choix et que l'évaluation de l'Ontario cerne un emplacement général.

L'évaluation environnementale de l'Ontario avant le lancement officiel de l'évaluation environnementale fédérale

[35] Conformément à la loi de l'Ontario, le MTO, en tant que promoteur du projet, devait obtenir un « cadre de référence » du ministère de l'Environnement de l'Ontario pour mener une évaluation environnementale du projet. Dans le cadre de référence de l'Ontario, on reconnaissait le processus d'évaluation canadienne coordonnée et on indiquait, à la page 7, que l'évaluation de l'Ontario jetterait les bases requises pour déclencher l'évaluation fédérale :

[TRADUCTION]

On s'attend à ce que les travaux devant être menés pendant l'évaluation environnementale (EE)/étude d'impact environnemental donnent des renseignements qui suffiront à soutenir une décision menant au déclenchement du processus fédéral d'EE et à déterminer l'importance probable des effets néfastes sur l'environnement en vertu de la LCEE. Afin de reconnaître les intérêts fédéraux et les besoins en renseignements, la conception de la solution ou des solutions de rechange pratiques retenues sera menée pendant l'EE de l'Ontario. Ces renseignements permettront aux processus d'EE fédéral et provincial de progresser de façon coordonnée.

[36] Dans le cadre de référence, on indiquait que l'Ontario établirait le but et le besoin liés au pont nouveau ou élargi, qu'elle cernerait et évaluerait un éventail de solutions de rechange et qu'elle choisirait une solution de rechange recommandée. Dans le cadre de référence, on présentait 35 critères pour évaluer des solutions de rechange pratiques pour le nouveau pont.

[37] Les partenaires américains mèneraient leur évaluation environnementale au même moment. À l'instar de la loi de l'Ontario et contrairement à la loi fédérale, la National Environmental Policy Act des États-Unis exige de cerner et d'évaluer des solutions de rechange possibles au projet proposé. Par conséquent, le partenariat a déterminé que lorsque les deux côtés auraient dressé leur liste de solutions de rechange de choix, ils choisiraient des solutions de rechange recommandées communes à « reporter » à des études supplémentaires.

[38] Au moment de s'acquitter de cette tâche, le MTO a recouru aux services d'une société d'experts-conseils, URS Canada Inc., afin d'enquêter sur le besoin d'avoir un nouveau passage et d'en rendre compte, et de présenter d'autres façons de répondre à un tel besoin. À l'audience, j'ai posé des questions aux avocats sur URS, mais ils n'avaient aucun renseignement à cet égard. Selon Internet, URS Canada Inc. est une firme d'ingénieurs et d'architectes-conseils spécialisée dans

[TRADUCTION] « le transport, l'infrastructure municipale, les installations et l'environnement ». Cela comprend la planification du transport et de la circulation, l'ingénierie d'infrastructure routière, la construction de ponts et les évaluations environnementales.

Rapport préliminaire d'URS du 29 septembre 2005 présenté au groupe de travail du partenariat

[39] Dans le cadre d'une réunion du groupe de travail du partenariat, le 29 septembre 2005, URS a présenté ses évaluations des solutions de rechange au nouveau passage.

[40] URS Canada a informé le partenariat qu'il recommandait trois options de passage parmi 15 solutions de rechange. Au même moment, le partenariat a reçu le classement des solutions de rechange du côté américain. Chaque passage de rechange était désigné par un « X » suivi d'un chiffre. L'option X-12 proposait de construire une deuxième travée au pont Ambassador et d'agrandir l'aire existante au pied du pont du côté canadien (l'option de la deuxième travée). Le côté américain a indiqué à la réunion qu'il avait cerné deux options qui offraient le meilleur rendement : X- 11 et X- 12. Du côté canadien, on indiquait que les passages de rechange X, X- 10 et X- 11 affichaient le meilleur rendement et que l'option X-12 (l'option de la deuxième travée) n'obtenait pas un bon rendement du point de vue canadien. Les notes de la réunion indiquaient ce qui suit :

[TRADUCTION]

[...] D'un autre côté, l'agrandissement de l'aire au pied du pont Ambassador (CT-1) combinée au jumelage du pont Ambassador n'affichait pas un bon rendement. Len Kozachuk [le représentant d'URS] a indiqué, en résumé, que quand on la jumelait à l'alignement avec le chemin Huron Church, la combinaison de la deuxième travée du pont Ambassador et de l'aire CT-1 affichait un rendement très faible. Len a ensuite suggéré à l'équipe canadienne de mener des recherches supplémentaires afin de déterminer si l'on pouvait utiliser l'option d'aire CC-7 avec une route sécuritaire via le

droit de passage d'Essex Terminal Rail pour desservir la deuxième travée proposée du pont Ambassador.

[41] Les notes de la réunion du 29 septembre 2005 montrent donc que l'option X-12 était problématique parce qu'elle affichait un très bon rendement du côté américain et un très faible rendement du côté canadien. Les partenaires devraient donc en arriver à un certain compromis.

[42] Dans un courriel en date du 10 octobre 2005, URS a envoyé un classement mis à jour au MTO. Le MTO a acheminé ce classement à TC dans un courriel en date du 27 octobre 2005. Ce courriel montre qu'en date du 10 octobre 2005, l'option X-12 se classait au neuvième rang sur 11 options réalisables. Les parties s'entendent sur le fait que le classement du 10 octobre contenant deux numéros : premièrement, le classement créé par les consultants d'URS selon leurs critères, et deuxièmement, un [TRADUCTION] « classement public » déterminé en fonction de sondages distribués au public par URS. Dans les deux cas, l'option X-12 se classait au neuvième rang du côté canadien.

Courriels de Transports Canada – octobre à novembre 2005

[43] Dans une série de courriels déposés en preuve en tant que pièces à l'affidavit Lombardi, TC enjoignait ses partenaires américains à reconnaître que le faible rendement du côté canadien constituerait un motif suffisant à l'exclusion de l'option X-12. Le partenariat pourrait ensuite créer une seule liste de solutions de rechange entendues. À titre d'exemple, M. Sean O'Dell, le représentant de Transports Canada du comité directeur du partenariat, explique dans un courriel qu'il envoie à ses collègues en date du 6 octobre 2005 que les partenaires américains ne sont pas à l'aise avec le fait d'éliminer l'option X-12 en raison du classement canadien, parce qu'ils possèdent

une formule mathématique rigoureuse pour évaluer des solutions de rechange et que le classement canadien n'importe pas dans cette formule. Ainsi, les autorités américaines s'inquiétaient du fait que l'on croit qu'elles éliminaient l'option X-12 en fonction de facteurs qui n'avaient pas été reconnus dans les critères établis au départ. M. O'Dell décrit aussi les raisons pour lesquelles il était impossible de modifier l'option X-12 du côté canadien afin d'améliorer son rendement et ainsi de l'aligner plus étroitement à son classement du côté américain.

[44] Les éléments de preuve contenus dans des courriels en date des 7 et 9 novembre 2005 que Mme Stiff a envoyés à ses collègues de Transports Canada afin de leur présenter un compte rendu montrent que les partenaires américains ont éventuellement déterminé que leurs fonctions législatives leur permettaient effectivement de s'appuyer sur l'analyse canadienne afin de rendre une décision en vertu de la loi américaine sur les évaluations environnementales quant aux solutions de rechange à « reporter ». Par conséquent, en date du 8 novembre 2005, les partenaires étaient d'accord sur la même courte liste de solutions de rechange pratiques. L'option des deux travées ne faisait pas partie de cette liste.

Rapport « Generation and Assessment of Illustrative Alternatives » en date de novembre 2005

[45] Dans un rapport intitulé « Generation and Assessment of Illustrative Alternatives » (génération et évaluation de solutions de rechange à titre indicatif) en date de novembre 2005, URS décrit les résultats de son processus de sélection de solutions de rechange. On y décrit les critères utilisés pour évaluer les options, qui comprenaient une liste de sept facteurs d'évaluation et de mesures de rendement qui intégrait les 35 critères établis au départ dans le cadre de référence de l'Ontario. Ils avaient toutefois été simplifiés [TRADUCTION] « afin de permettre au public de faire part plus facilement de ses commentaires sur le classement des facteurs selon leur importance à

l'équipe de projet ». Ces facteurs comprenaient la capacité d'une solution de rechange à offrir une [TRADUCTION] « capacité continue/permanente de traverser la rivière » (c'est-à-dire une « redondance » ou un autre pont, si les passages existants étaient bloqués ou congestionnés), les exigences opérationnelles pour les douanes et l'aire de sécurité frontalière, et les répercussions sur les communautés touchées par le projet.

[46] En ce qui concerne l'option X-12 de deuxième travée, URS a présenté, à la section 3.5.5, les raisons qui suivent afin d'expliquer pourquoi cette option n'était pas réalisable :

[TRADUCTION]
[...]

Toutefois, l'agrandissement du passage et des raccordements en place ne peut offrir que d'une façon limitée une capacité continue/permanente de traverser la rivière (c'est-à-dire, une redondance) par rapport à la fourniture d'un nouveau passage et de nouveaux raccordements.

L'équipe de projet canadienne reconnaît aussi que l'agrandissement du passage et de l'aire en place entraîne des répercussions considérables sur la communauté historique de Sandwich aux environs du pont et de l'aire existants. Cette solution de rechange aurait de grandes répercussions sur la communauté en ce qui concerne les perturbations et les déplacements résidentiels, les répercussions sur les caractéristiques du patrimoine construit, ainsi que sur l'identité et la cohésion de la communauté.

L'agrandissement du chemin Huron Church/Talbot afin d'en faire une autoroute a également des répercussions considérables sur la communauté, surtout sur la partie nord de l'autoroute E.C. Row. Le besoin de maintenir l'efficacité de la circulation internationale des camions et des voitures à ce passage frontalier important pendant la construction complexifie encore plus la constructibilité de cette option.

[47] Autrement dit, URS a indiqué que l'option X-12, telle qu'elle avait été étudiée au départ et en incluant suggestion d'aire et d'autoroute de rechange faite à la réunion du 29 septembre 2005,

avait des répercussions considérables sur la communauté et n'offrait pas la [TRADUCTION] « redondance souhaitée ». Par conséquent, l'option X-12 affichait un piètre rendement dans le classement du côté canadien selon les critères établis dans le cadre de référence de mai 2004.

[48] Dans le rapport d'URS, on décrivait la difficulté que la divergence des classements générés par les côtés américain et canadien posait pour le partenariat :

[TRADUCTION]

Dans le cadre de l'évaluation d'options de rechange à titre indicatif, l'option de passage X- 12 était unique, en ce sens où elle avait des conséquences négatives relativement élevées sur le côté canadien par rapport à d'autres solutions de rechange canadiennes, mais des conséquences négatives relativement faibles sur le côté américain par rapport à d'autres solutions de rechange canadiennes. En ce qui concerne les avantages à la mobilité régionale, la solution de rechange améliore la mobilité régionale pour le réseau de transport frontalier des deux côtés de la rivière. L'équipe canadienne a toutefois déterminé qu'elle ne pouvait offrir que de façon limitée une capacité continue/permanente à motif que cette solution de rechange n'offrirait pas un nouveau passage.

Vu les répercussions communautaires élevées sur le secteur résidentiel touché par l'agrandissement de l'aire du pont canadien et la transformation du chemin Huron Church en autoroute du côté canadien, ainsi que la possibilité de perturbation de la circulation à la frontière pendant la construction de l'aire et de l'autoroute, les inconvénients de cette option l'emportent sur les avantages, d'un bout à l'autre.

L'option de passage X-12 a été éliminée de toute étude future. L'aire américaine agrandie du pont Ambassador et l'amélioration des raccordements au système d'autoroutes seront reportées dans la zone d'analyse continue en tant que site possible d'aire américaine pour un nouveau passage relié à une nouvelle aire d'inspection et à une autoroute du côté canadien situé en aval du pont Ambassador. [Souligné dans l'original.]

Le rapport « Generation and Assessment of Illustrative Alternatives » en date de novembre 2005 confirmait que les membres du partenariat avaient accepté que trois options de pont dans un

emplacement géographique circonscrit devaient être reportées aux fins d'étude future (connue sous le nom de [TRADUCTION] « zone d'étude continue »).

[49] L'enquête menée par URS Canada a présenté les trois types de renseignements qui suivent :

1. Une confirmation du but et du besoin de l'entreprise dans deux documents, soit le [TRADUCTION] « document de travail sur la prévision des demandes en déplacements » et le [TRADUCTION] « rapport sur la planification du transport et l'étude des besoins » (novembre 2005).
2. Préparation d'une liste d'autres façons de répondre aux besoins cernés, à titre indicatif, dans le « Generation and Assessment of Illustrative Alternatives Report » (novembre 2005). Cette liste comprenait au départ 15 solutions de rechange de ponts ou de tunnels potentiels dans un emplacement considérable (« options de passage ») et 13 solutions d'aires et de routes d'accès.
3. Application de critères précis (établis dans le cadre de référence de l'Ontario) afin de raccourcir la liste de solutions de rechange à titre indicatif en vue de cerner une [TRADUCTION] « zone d'analyse continue » : « Generation and Assessment of Illustrative Alternatives Report » (novembre 2005), rapport d'évaluation environnementale de l'Ontario, W.O. 04-33-002, décembre 2008, sections 6.5 et 6.6.

Lancement de l'évaluation fédérale

[50] Quelques mois après le rapport présenté par URS en novembre 2005 susmentionné, au début de l'année 2006, Transports Canada a fait circuler des lignes directrices provisoires sur l'évaluation environnementale parmi d'autres autorités fédérales possibles. Elles se fondaient sur les options ou solutions de rechange cernées par URS au nom de l'Ontario. Le 22 novembre 2006, les lignes directrices sur l'évaluation environnementale fédérale ont été publiées et présentées aux fins de commentaires par le public. Les lignes directrices ont été mises à jour à deux reprises. À la section 8.2, [TRADUCTION] « Portée de l'évaluation », les Lignes directrices d'évaluation environnementale établissent la portée du projet, ce qui comprend une disposition selon laquelle le rapport d'examen préalable abordera le but du projet, le besoin du projet et les avantages du projet :

[...]

La portée de l'évaluation du projet du Poste frontalier international de Detroit River (PFIDR) comprendra les incidences sur l'environnement des fonctionnements défectueux ou des accidents qui peuvent survenir en rapport avec le projet et toute incidence environnementale cumulative qui puisse découler du projet conjointement avec d'autres projets ou activités qui ont été ou qui seront mises en œuvre. Sous réserve du pouvoir discrétionnaire accordé à l'alinéa 16(1)e) de la LCEE, les AR tiendront également compte du but du projet, du besoin du projet et des avantages du projet, dans le cadre du processus coordonné d'EE.

(« AR » signifie « autorité responsable » et « EE » signifie « évaluation environnementale »)

[51] Même si la description du projet était donc relativement bien définie, elle comprenait néanmoins trois options de ponts, trois emplacements de rechange pour les installations d'inspection à la frontière et cinq options de conception de route d'accès reliant l'aire à l'autoroute provinciale.

[52] De mars 2006 à juin 2008, l'équipe d'étude du partenariat a analysé ces [TRADUCTION] « solutions de rechange pratiques » pour le projet définitif. Cette analyse a donné lieu à une série de rapports, y compris, par exemple, le *Draft Practical Alternatives Evaluation Working Paper : Natural Heritage*, (Document de travail provisoire sur l'évaluation des solutions de rechange pratiques : patrimoine naturel), en date de juillet 2007.

[53] En mai 2008, le partenariat a annoncé que la promenade Windsor-Essex avait été retenue comme solution de rechange pour la portion du projet qui portait sur la route d'accès. En juin 2008, il a annoncé l'emplacement retenu pour le pont international et l'aire canadienne. Ensemble, ces choix formaient la [TRADUCTION] « solution de rechange de choix sur les plans technique et environnemental » qui devait être évaluée et mise au point aux fins de la Loi.

[54] Une fois la [TRADUCTION] « solution de rechange de choix sur les plans technique et environnemental » retenue, l'évaluation environnementale canadienne a mis l'accent sur l'élaboration d'une analyse détaillée de ce choix et la détermination de mesures d'atténuation appropriée pour aborder tout effet néfaste sur l'environnement que l'on rencontrerait.

Approbation du rapport d'évaluation environnementale de l'Ontario – 21 août 2009

[55] À la lumière des études menées de mars 2006 à juin 2008, le [TRADUCTION] « Rapport provisoire d'évaluation environnementale : évaluation environnementale individuelle » de l'Ontario a été préparé et présenté aux fins d'examen et de commentaires par le public, des organismes externes et tous les intervenants intéressés.

[56] L'équipe d'étude a revu le rapport provisoire afin de répondre aux commentaires reçus.

[57] Le rapport d'évaluation de l'Ontario a été présenté au ministre de l'Environnement de l'Ontario le 31 décembre 2008 aux fins d'examen et d'approbation. Conformément à la loi, une période de commentaires de sept semaines a fait suite à la présentation officielle du rapport d'évaluation de l'Ontario.

[58] Après la période de commentaires et d'examen, le ministre de l'Environnement de l'Ontario a approuvé le projet de nouveau pont le 21 août 2009. Cette approbation était accompagnée de conditions qui exigeaient aux promoteurs du projet de prendre certaines mesures afin de garantir une conformité continue à la loi de l'Ontario.

[59] Le rapport d'évaluation définitif de l'Ontario comprenait 11 chapitres et quatre annexes, pour un total de 576 pages. En outre, le rapport renvoyait à 63 documents connexes sur lesquels il s'appuyait. En tout, le rapport d'évaluation environnementale de l'Ontario comptait des milliers de pages.

[60] Aucune demande de contrôle judiciaire n'a été présentée à l'encontre de la décision du ministre de l'Ontario d'approuver le projet de nouveau pont en vertu de la loi de l'Ontario. L'approbation de l'Ontario dépendait toutefois en partie de l'acquisition de permis auprès du ministre des Richesses naturelles de l'Ontario, comme l'exigeait la *Loi de 2007 sur les espèces en voie de disparition*, L.O. 2007, ch. 6 de l'Ontario (LEVD de l'Ontario). Comme il est indiqué ci-dessous, ces permis ont été accordés, mais ils font l'objet d'un litige devant les tribunaux de l'Ontario.

Le rapport fédéral d'évaluation environnementale (le rapport d'examen préalable)

[61] Pendant que l'examen du rapport d'évaluation de l'Ontario par le ministère de l'Environnement de l'Ontario était en cours, les autorités responsables ont préparé un rapport d'examen préalable provisoire à présenter conformément à la LCEE. C'est la société de consultant URS, la même que celle utilisée par l'Ontario, qui a préparé le rapport d'examen préalable.

[62] Le rapport d'examen préalable provisoire a été présenté aux fins de commentaires du public et d'autres autorités le 9 juillet 2009. Tout comme pour l'évaluation de l'Ontario, les autorités responsables ont examiné les commentaires reçus et y ont répondu.

[63] Le rapport d'examen préalable se fonde sur les documents générés dans le rapport d'évaluation de l'Ontario, où on y renvoie de façon plus approfondie. Le rapport d'examen préalable en soi est un document sommaire qui compte 60 pages environ. Il se divise en 12 chapitres, où l'on décrit le contexte entourant le projet de nouveau pont, la coordination entre l'Ontario et les autorités fédérales dans la poursuite de l'évaluation environnementale, la portée spatio-temporelle de l'évaluation environnementale menée, l'environnement actuel dans la zone du projet, les effets environnementaux prévus du projet de nouveau pont et les mesures d'atténuation qui devraient être prises pour atténuer tout effet néfaste sur l'environnement.

[64] Le rapport d'examen préalable présente en détail les consultations menées par le partenariat pour produire le rapport, y compris celles menées en vertu du rapport d'évaluation de l'Ontario, et aborde les programmes de surveillance et de suivi, ainsi que les engagements à l'égard de travaux futurs qui jettent les bases à la demande présentée par le partenariat d'approuver le projet de nouveau pont.

[65] Le rapport d'examen préalable compte 11 annexes. Voici celles qui sont les plus pertinentes :

1. [Appendix A: Response and Consideration of Public Input on the Draft Screening Report](#). (étude des commentaires du public sur le rapport provisoire d'examen préalable et réponse à ces derniers). Ce document contient des réponses des autorités responsables à la CTC et à d'autres membres du public intéressés.
2. Appendix B: Disposition Tables of Responses to Comments Received from Federal Reviewers on Preliminary Draft CEAA Screening Reports (Tableaux de dispositions des réponses aux commentaires reçus des examinateurs fédéraux aux rapports d'examen préalable provisoires de l'ACÉE). Avec l'annexe C, il s'agit des réponses des autorités responsables aux organismes fédéraux, y compris Environnement Canada.

3. Appendix C: Disposition Tables of Responses to Comments Received from Federal Reviewers on Provincial Technical Reports (Tableaux de dispositions des réponses aux commentaires reçus des examinateurs fédéraux aux rapports techniques provinciaux). Avec l'annexe B, il s'agit des réponses des autorités responsables aux organismes fédéraux, y compris Environnement Canada.
4. Appendix D: Cumulative Effects Assessment Report (rapport d'évaluation sur les effets cumulatifs). On y trouve l'évaluation menée par les autorités responsables sur les effets environnementaux du projet de nouveau pont en combinaison avec d'autres projets en cours dans une zone spatio-temporelle déterminée. En tout, 37 projets supplémentaires en cours ou raisonnablement prévisibles dans ce secteur ont été étudiés.
5. Appendix E: Supplementary Mitigation Approach for Species at Risk (Approche supplémentaire en matière d'atténuation pour les espèces en péril). Ce document présente des stratégies d'atténuation, renvoie aux processus d'approbation de permis requis en vertu de la *Loi de 2007 sur les espèces en voie de disparition* de l'Ontario et la *Loi sur les espèces en péril* fédérale et engage Transports Canada à élaborer des programmes de suivi.
6. Annexe J : Le rapport d'évaluation de l'Ontario.

[66] Parmi les documents qui sous-tendent le rapport d'examen préalable et qui y sont intégrés, voici les études et les rapports les plus pertinents à la présente demande :

1. Étude PBF – janvier 2004
2. Document de travail sur la prévision des demandes en déplacements – septembre 2005
3. Rapport sur la planification du transport et l'étude des besoins – novembre 2005
4. Rapport sur la génération et l'évaluation de solutions de rechange à titre indicatif – novembre 2005
5. Plan de travail pour le patrimoine naturel – février 2006

[67] En outre, étant donné que certaines caractéristiques du projet de nouveau pont proposé n'étaient pertinentes que pour les autorités fédérales, le rapport d'examen préalable contenait des études auxquelles le rapport de l'Ontario ne renvoyait pas, aux annexes D à I. Ces études

comprenaient une enquête sur les effets environnementaux qu'aurait un pont sur les oiseaux migrateurs, un rapport évaluant les effets cumulatifs du projet proposé et un rapport supplémentaire sur les approches en matière d'atténuation à prendre pour les espèces en péril qui seraient touchées par la partie fédérale du projet de nouveau pont.

La décision faisant l'objet du contrôle

[68] Chacune des trois autorités responsables – Transports Canada, Pêches et Océans Canada et l'Administration portuaire de Windsor – devaient approuver le rapport d'examen préalable. Le 3 décembre 2009, les autorités responsables ont « affiché » un avis public de leur décision.

[69] Les autorités responsables ont déterminé qu'il était peu probable que le nouveau pont, conjugué à la mise en œuvre de mesures d'atténuation, ait des effets néfastes considérables sur l'environnement et que le projet pouvait donc être approuvé :

[TRADUCTION]

Les autorités concernées peuvent exercer tous les pouvoirs, accomplir tous les devoirs et toutes les fonctions relatives au projet puisqu'après avoir pris en compte le rapport d'examen préalable, la mise en œuvre de mesures d'atténuation appropriées et les commentaires du public, ces autorités sont d'avis que le projet n'est pas susceptible de causer des incidences environnementales nuisibles importantes.

[70] La décision exigeait de mettre en œuvre des mesures d'atténuation afin d'aborder les effets néfastes sur l'environnement qui suivent et un programme de suivi afin de vérifier l'exactitude de l'évaluation et de déterminer l'efficacité de toute mesure d'atténuation prise :

Les oiseaux et/ou leur habitat
La faune en péril (telle qu'elle est définie dans la *Loi sur les espèces en péril*)

- Les poissons et/ou leur habitat
- La flore en péril (telle qu'elle est définie dans la *Loi sur les espèces en péril*)
- Les mammifères et/ou leur habitat
- Les reptiles et/ou leur habitat
- La qualité de l'air
- Les niveaux de bruit
- La sédimentation
- La qualité du sol
- Les caractéristiques de surface et du substratum
- La végétation
- La qualité de l'eau
- La quantité d'eau

Le projet de la Canadian Transit Company

[71] En juillet 2004 (c'est-à-dire, après la naissance du partenariat et la publication de l'étude PBF, mais avant le lancement officiel de l'évaluation environnementale coordonnée), les propriétaires du pont Ambassador – la demanderesse CTC et sa société mère aux États-Unis – ont présenté des demandes aux organes de réglementation canadien et américain dans lesquelles elles exposaient des plans pour bâtir une deuxième travée parallèle au pont Ambassador existant (le projet de la CTC).

[72] L'avis de début de l'évaluation environnementale pour le projet de la CTC a été affiché le 1^{er} août 2006. Les autorités responsables étaient Transports Canada, en tant qu'autorité responsable de déterminer si le projet de la CTC pouvait obtenir un permis en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, et l'Administration portuaire de Windsor, en ce qui concerne la fourniture de terres fédérales.

[73] La coordonnatrice de l'évaluation environnementale de Transports Canada, Mme Kaarina Stiff, était responsable de superviser l'évaluation environnementale pour le projet de la CTC. Il s'agissait de la même personne qui supervisait l'évaluation environnementale pour le projet de nouveau pont.

[74] Après l'affichage de l'avis de début, aucune mesure n'a été prise relativement à l'évaluation environnementale canadienne pour le projet de la CTC. Toutefois, l'option de la deuxième travée au pont Ambassador était l'une des options de rechange étudiées et rejetées par le partenariat, pour les motifs indiqués aux présentes.

Documents d'approbation de permis en vertu de la LEVD de l'Ontario et éléments de preuve connexes

[75] Comme il en est question ci-dessous, au moment d'aborder les mesures d'atténuation pour les espèces en péril dans la zone du nouveau pont, le rapport d'examen préalable renvoie aux demandes de permis provincial requises en vertu de la LEVD de l'Ontario. Ces demandes de permis et leur approbation se fondent sur des rapports d'experts portant sur les dangers prévus que pose le nouveau pont pour les espèces en péril. Parmi les rapports générés dans le cadre du processus de demande et d'approbation de permis, voici les rapports d'experts pertinents à la présente demande :

1. Rapport d'expert sur la couleuvre à petite tête, par Ron Brooks, en date du 22 juillet 2009;
2. Rapport d'expert sur la couleur à petite tête, par M. James Kamstra, au nom d'AECOM Canada Ltée., en date de juillet 2009;
3. Riverstone Environmental Solutions Inc. Rapport sur la couleuvre fauve de l'Est, en date du 22 juillet 2009, rédigé par Rob Willson;

4. Rapport d'expert sur les effets possibles de la promenade Windsor-Essex sur l'alétris farineux (*Altris farinosa*), par John D. Ambrose, Gerry Waldron et Brendon M.H. Larson, en date du 23 juillet 2009.

Les éléments de preuve supplémentaires des demandeurs sur les menaces pour les espèces en péril et les oiseaux migrateurs

[76] Dans la présente demande, les demandeurs ont présenté de nouveaux éléments de preuve sur les menaces pour les espèces en péril et les oiseaux migrateurs qui ne se trouvaient pas devant les décideurs. Ces éléments de preuve comprennent des centaines de pages de correspondance par courriel et trois rapports joints à trois affidavits. Des détails supplémentaires sur ces éléments de preuve sont présentés dans mes motifs sur la requête présentés avec ce jugement.

[77] Parmi ces éléments de preuve, voici ceux qui sont les plus pertinents à la présente demande :

1. L'affidavit du Dr Ron Brooks, fait sous serment le 27 septembre 2010;
2. Les notes et le procès-verbal de la réunion du 28 août 2009 entre le ministère de l'Environnement de l'Ontario, le Dr Ron Brooks et M. James Kamstra;
3. Le rapport d'expert du Dr Robert Murphy sur la couleuvre fauve de l'Est et la couleuvre à petite tête, en date du 31 août 2010;
4. Une analyse de données radar sur les oiseaux migrateurs pour le projet du PFIDR – printemps et automne 2009, en date de mars 2010.

Les éléments de preuve présentés par la demanderesse CTC sur le besoin du projet de construction d'un nouveau pont

[78] La demanderesse CTC a aussi présenté des éléments de preuve supplémentaires considérables sur le besoin du projet. Ces éléments de preuve comprennent des milliers de pages de courriels, de procès-verbaux de réunions, de notes d'allocutions et d'ébauches de correspondance avec le public, qui présentent en détail la correspondance entre les membres du partenariat sur le

besoin du projet. En outre, les demandeurs ont aussi présenté les témoignages d'experts qui suivent, qui ne se trouvaient pas devant les décideurs :

1. L'affidavit d'Atif Kubursi, président d'Econometric Research Limited, fait sous serment le 28 septembre 2010;
2. Une opinion d'experts d'Econometric Research Limited sur le rapport de Wilbur Smith & Associates, intitulé « Comprehensive Traffic and Toll Revenue Study Windsor Gateway »;
3. Un rapport en date de juin 2009 intitulé « Ambassador Bridge – Traffic and Revenue Study », demandé par la CTC à Halcrow Group Limited.

Procédures judiciaires connexes

[79] La Cour a demandé à la demanderesse CTC et aux défendeurs du gouvernement fédéral de dresser la liste des litiges liés au pont Ambassador et au nouveau pont proposé afin qu'elle puisse avoir une vue d'ensemble de la situation, c'est-à-dire qu'elle apprécie le rôle que les demandes en l'espèce jouent au moment de déterminer si le projet de nouveau pont proposé a le feu vert sur le plan juridique. Pour les motifs énoncés aux présentes, la Cour a rejeté les deux demandes. Les défendeurs n'ont pas soutenu que ces demandes avaient pour but de retarder le projet; c'est toutefois l'effet qu'elles ont eu.

[80] Outre les deux présentes demandes devant la Cour fédérale, les litiges qui suivent ont été entrepris ou sont en cours :

1. Six (6) autres procédures juridiques canadiennes, y compris quatre (4) devant la Cour supérieure de l'Ontario, une devant la Cour fédérale et une devant la Commission des affaires municipales de l'Ontario;
2. Sept (7) procédures juridiques aux États-Unis, y compris cinq (5) devant la Cour fédérale des États-Unis et deux (2) devant les tribunaux de l'État du Michigan;
3. Deux (2) contestations en vertu de l'Accord de libre-échange nord-américain, y compris (1) une revendication selon laquelle les projets canadiens de route planifiée

pour le nouveau pont proposé sont discriminatoires à l'égard des propriétaires du pont Ambassador et (2) une revendication selon laquelle la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* du Canada interfère avec les droits acquis que possèdent les propriétaires du pont Ambassador.

Il reste à déterminer le bien-fondé de ces procédures juridiques. Elles pourraient elles aussi retarder le projet de nouveau pont.

QUESTIONS EN LITIGE

[81] La demanderesse CTC soulève les questions en litige qui suivent :

1. La décision était-elle biaisée et préétablie parce que Transports Canada s'opposait à l'option de construire un pont jumeau ou une nouvelle travée au pont Ambassador en raison de préoccupations relatives à la « gouvernance »?
2. Les autorités responsables ont-elle commis une erreur en s'appuyant sur le « besoin » de l'analyse de projet pour le nouveau pont menée par le ministère des Transports de l'Ontario en 2005 et les autorités responsables ont-elles commis une erreur en ne menant pas une autre analyse des besoins en fonction des renseignements mis à jour sur la circulation, qui indiquait une baisse considérable de la circulation sur le pont depuis 2000?
3. Les autorités responsables ont-elles contrevenu à la loi fédérale en achetant un terrain pour la somme de 34 millions de dollars avant que le projet de nouveau pont ait fait l'objet d'une évaluation en vertu de la loi fédérale? En particulier, les autorités responsables ont-elles contrevenu aux articles qui suivent de la Loi :
 - i. Alinéa 5(1)a) de la loi fédérale, en engageant les autorités fédérales à exécuter le projet de pont avant la fin de l'évaluation environnementale du projet;
 - ii. Le paragraphe 11(1) de la loi fédérale, en prenant une décision irrévocable sur le projet de pont avant la fin de l'évaluation environnementale;
 - iii. L'alinéa 16(1)a) de la loi fédérale en omettant de tenir compte des effets cumulatifs que la réalisation du projet de pont, combinée à l'existence d'autres ouvrages ou à la réalisation d'autres projets ou activités, est susceptible de causer à l'environnement.

[82] En plus de soutenir les arguments de la demanderesse CTC, le demandeur Sierra Club soulève les questions en litige qui suivent :

4. La décision devrait-elle être annulée au motif de violation du principe de précaution, d'un défaut de tenir compte des meilleurs renseignements disponibles, d'erreurs au dossier ou parce qu'elle était déraisonnable en ce qui concerne ses conclusions sur les espèces en péril?; 5. Les autorités responsables sont-elles tenues d'évaluer de nouveau le projet du PFIDR après l'étendue de la superficie au sol de la promenade Windsor-Essex?

NORME DE CONTRÔLE

[83] Dans *Dunsmuir c Nouveau-Brunswick*, 2008 CSC 9, la Cour suprême du Canada a conclu, au paragraphe 62, que la première étape à suivre dans le cadre d'une analyse de la norme de contrôle est de « vérifie[r] si la jurisprudence établit déjà de manière satisfaisante le degré de déférence correspondant à une catégorie de questions en particulier » : voir aussi *Canada (Citoyenneté et Immigration) c Khosa*, 2009 CSC 12, selon le juge Binnie, au paragraphe 53.

[84] La question visant à savoir si les faits de la cause donnent lieu à une crainte raisonnable de partialité ou de [TRADUCTION] « détermination préalable » est un élément de l'obligation d'équité et des règles de justice naturelle, qui doit être tranchée selon la norme de la décision correcte : *Amis de la rivière Kipawa c Canada (procureur général)*, 2007 CF 1267, au paragraphe 59; *Dunsmuir*, précité, aux paragraphes 55 et 90; et *Khosa*, précité, au paragraphe 43.

[85] Les questions de fait ou les questions mixtes de fait et de droit doivent toutefois être examinées selon la norme de la décision raisonnable : *Dunsmuir*, aux paragraphes 51, 59 et 147. Ainsi, les questions visant à savoir si les autorités responsables ont pris la décision faisant l'objet du contrôle selon un fondement factuel raisonnable complet et correct, ont examiné adéquatement les

éléments de preuve sur les effets cumulatifs sur l'environnement, se sont engagées à exécuter le projet avant la fin de l'évaluation environnementale ou rendu une décision irrévocable sur le projet avant la fin de l'évaluation environnementale sont des questions devant être tranchées selon la norme de la décision raisonnable. Voir *Pembina Institute for Appropriate Development c Canada (Procureur général)*, 2008 CF 302, aux paragraphes 37 à 40.

[86] Lorsqu'une décision est contrôlée selon la norme de la décision raisonnable, la Cour se penchera sur « la justification de la décision, à la transparence et à l'intelligibilité du processus décisionnel », ainsi qu'à « l'appartenance de la décision aux issues possibles acceptables pouvant se justifier au regard des faits et du droit ». Voir *Dunsmuir*, au paragraphe 47 et *Khosa*, au paragraphe 59.

DISPOSITIONS LÉGISLATIVES PERTINENTES

[87] Les articles précis des dispositions législatives pertinentes à la présente demande sont joints à cette décision à l'annexe 1. En résumé, voici les lois les plus pertinentes :

1. La *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, L.C. 1993, ch. 37 (la Loi);
2. La *Loi de 2007 sur les espèces en voie de disparition*, L.O. 2007, ch. 6 de l'Ontario (LEVD de l'Ontario);
3. Entente de collaboration Canada-Ontario en matière d'évaluation environnementale, novembre 2004.

DISCUSSION

Texte législatif fédéral pour les évaluations environnementales de projets fédéraux

1. L'alinéa 4(1)a prévoit que la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale a entre autres objets de veiller à ce que les projets soient étudiés avec soin et prudence avant que les autorités fédérales prennent des mesures à leur égard, afin qu'ils n'entraînent pas d'effets environnementaux négatifs importants.
2. L'alinéa 5(1)a prévoit que l'évaluation environnementale d'un projet est effectuée avant qu'une autorité fédérale ne s'engage de quelque façon que ce soit à le mettre en œuvre.
3. Le paragraphe 11(1) prévoit qu'une évaluation environnementale doit être effectuée « le plus tôt possible au stade de la planification du projet », avant la prise d'une décision irrévocable.
4. Le paragraphe 12(4) prévoit que lorsque l'évaluation environnementale d'un projet est menée et qu'un gouvernement provincial est aussi responsable de mener une évaluation sur les effets du projet sur l'environnement, les autorités responsables fédérales peuvent coopérer avec la province pour l'évaluation environnementale du projet.
5. Le paragraphe 16(1) l'examen préalable des effets environnementaux du projet peut tenir compte de « la nécessité du projet et de ses solutions de rechange ». Ces deux facteurs sont de nature discrétionnaire. Dans les dossiers présentés à la Cour, l'examen préalable ne tenait pas compte des « solutions de rechange » au projet; toutefois, la « nécessité » était un facteur à prendre en considération.
6. Le paragraphe 17(1) prévoit qu'une autorité fédérale responsable peut déléguer à une autre instance, comme une province, toute partie de l'examen préalable du projet.
7. L'alinéa 20(1)a prévoit qu'une autorité fédérale responsable peut décider, après avoir pris en compte le rapport d'examen préalable, si la réalisation du projet n'est pas susceptible, compte tenu de l'application des mesures d'atténuation qu'elle estime indiquées, d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants.
8. Le paragraphe 20(1.1) prévoit que les mesures d'atténuation que l'autorité responsable peut prendre en compte comprennent celles qui seront appliquées par un autre organe (comme la province de l'Ontario, en l'espèce).

Question n° 1 de la CTC : La décision était-elle biaisée et préétablie parce que Transports Canada s’opposait à l’option de construire un pont jumeau ou une nouvelle travée au pont Ambassador en raison de préoccupations relatives à la « gouvernance »?

[88] Les demandeurs soutiennent que le rapport d’examen préalable était fondamentalement imparfait parce qu’il était partial et déterminé au préalable dès le début.

[89] Les demandeurs soutiennent que le groupe de la politique de Transports Canada a forcé l’élimination de l’option de deuxième travée X-12 pendant le processus d’évaluation environnementale de l’Ontario pour des motifs biaisés. Les demandeurs soutiennent que les éléments de preuve montrent que Transports Canada ne voulait pas que les propriétaires du pont Ambassador gouvernent le projet de nouveau pont, le contrôlent, en soient propriétaires ou aient intérêt à son égard. Ainsi, les demandeurs soutiennent que la décision d’éliminer l’option de deuxième travée X-12 était déterminée au préalable et viciée parce qu’elle se fondait sur des préoccupations liées à la « gouvernance ». Autrement dit, Transports Canada ne voulait pas que le nouveau passage soit de propriété privée, mais cette préoccupation n’était pas pertinente à l’évaluation environnementale.

Le critère juridique applicable à la partialité

[90] Les allégations de partialité ne doivent être ni prises ni faites à la légère. Elles remettent en question l’intégrité des décideurs et elles doivent donc être soutenues par des éléments de preuve importants : voir, par exemple, *Canada (Commissaire de la concurrence) c Supérieur propane Inc.*, 2003 CAF 53, au paragraphe 89 et *Arthur c Canada (Procureur Général)*, [2001] ACF n° 1091, 2001 CAF 223, au paragraphe 8.

[91] Le juge de Grandpré a clairement établi le critère applicable à la partialité dans ses motifs dissidents dans *Committe for Justice and Liberty c L'Office national de l'énergie* (1976), [1978]

1 R.C.S. 369 (C.S.C.), à la page 394 :

[...] la crainte de partialité doit être raisonnable et le fait d'une personne sensée et raisonnable qui se poserait elle-même la question et prendrait les renseignements nécessaires à ce sujet. Selon les termes de la Cour d'appel, ce critère consiste à se demander « à quelle conclusion en arriverait une personne bien renseignée qui étudierait la question en profondeur, de façon réaliste et pratique ».

Les éléments de preuve par courriel sur lesquels se fonde l'allégation de partialité

[92] La demanderesse CTC a demandé à la Cour d'examiner un [TRADUCTION] « flot » de courriels commençant le 11 août 2004, qui indique que des représentants de Transports Canada insistaient pour que la propriété et la gouvernance du projet de nouveau pont soient publiques. C'est ce que Transports Canada appelait le [TRADUCTION] « principe de gouvernance ». Dans un courriel interne de Transports Canada en date du 13 décembre 2004 sur le « principe de gouvernance », on indique ce qui suit :

[TRADUCTION]

Le principe interdit implicitement au pont Ambassador de détenir ou d'exploiter un nouveau passage international ou un passage élargi.

[93] Dans ce même courriel, on indiquait toutefois que le ministère des Transports de l'Ontario et le Department of Transport du Michigan [TRADUCTION] « se disaient grandement préoccupés par le principe de gouvernance ». Ce courriel porte la Cour à conclure que, même si Transports Canada croyait fermement au principe de gouvernance, les autres partenaires ne l'acceptaient pas en tant que facteur pertinent à l'évaluation environnementale.

[94] Il est devenu évident plus tard que le ministère des Transports de l'Ontario, le Department of Transportation du Michigan et la Federal Highway Administration des États-Unis n'acceptaient pas le principe de gouvernance comme un facteur pertinent et qu'il ne les avait pas influencés dans leur décision définitive respective. À titre d'exemple, dans les notes en date du 29 septembre 2005 de la réunion du groupe de travail du partenariat, à laquelle participaient 26 personnes représentant les quatre partenaires, on indique que l'analyse menée par les États-Unis avait porté sur 37 systèmes de passage et que l'option de deuxième travée X- 12 et une autre option avaient obtenu la note la plus élevée.

[95] Pendant la même réunion, URS, les consultants canadiens en transport, ont indiqué que l'option de deuxième travée affichait un [TRADUCTION] « rendement très faible » du côté canadien :

[TRADUCTION]

[...] la combinaison de la deuxième travée du pont Ambassador et de l'aire CT-1 affiche un rendement très faible.

[96] Selon ces éléments de preuve, la Cour conclut que la préoccupation de Transports Canada relative à la « gouvernance » ne constituait pas un facteur pertinent ou déterminant pour les représentants de l'Ontario, du Michigan et des États-Unis, y compris les consultants en transport des deux côtés de la frontière. Ces représentants n'ont accordé aucune importance au principe de gouvernance dans la décision sur la solution de rechange à retenir pour le passage.

[97] Dans un courriel en date du 28 septembre 2005, des représentants de Transports Canada reconnaissent que l'option de la deuxième travée demeure une solution de rechange à l'étude par le partenariat pour le projet de nouveau pont.

[98] Dans un courriel en date du 10 octobre 2005, d'URS au ministère des Transports de l'Ontario, l'option X-12 se classait au neuvième rang parmi les différentes solutions de rechange. Cet élément de preuve indique que l'option de jumelage du pont Ambassador demeurait à l'étude, peu importe la préoccupation de Transport Canada à l'égard du principe de gouvernance. En même temps, l'option de jumelage du pont Ambassador obtenait une note très basse dans l'analyse menée du côté canadien en fonction des critères pertinents (dont le principe de gouvernance ne faisait pas partie).

[99] Dans un courriel interne entre cadres supérieurs de Transports Canada, le 27 octobre 2005, M. O'Dell, le directeur exécutif de ce projet pour Transports Canada, écrit qu'il a reçu le [TRADUCTION] « l'évaluation de solutions de rechange à titre indicatif du PFIDR du côté américain de la frontière », qui comportait trois options sur la liste restreinte, y compris le jumelage du pont Ambassador. M. O'Dell écrit [TRADUCTION] « comme vous le savez, nous ne croyons pas qu'il faille poursuivre avec l'option X-12 ». Le lendemain, dans un courriel en date du 26 octobre 2005, M. O'Dell écrit qu'il a rencontré des représentants de l'Ontario et d'URS, qui sont tous deux [TRADUCTION] « vraiment d'avis que l'option X-12 ne pouvait pas (PAS) être écartée à ce moment en raison des critères techniques utilisés pour évaluer les solutions de rechange ».

[100] Les courriels montrent que TC enjoignait ses partenaires américains à reconnaître que le faible rendement du côté canadien constituerait un motif suffisant à l'exclusion de l'option X-12. Le partenariat pourrait ensuite créer une seule liste de solutions de rechange entendues. À titre d'exemple, M. O'Dell, qui était aussi le représentant de Transports Canada du comité directeur du

partenariat, indique dans un courriel qu'il envoie à ses collègues en date du 6 octobre 2005 que les partenaires américains ne sont pas à l'aise avec le fait d'éliminer l'option X-12 en raison du classement canadien, parce qu'ils possèdent une formule mathématique rigoureuse pour évaluer des solutions de rechange et que le classement canadien n'apparaît pas dans cette formule. Ainsi, les autorités américaines s'inquiétaient du fait que l'on croit qu'elles éliminaient l'option X-12 en fonction de facteurs qui n'avaient pas été reconnus dans leurs critères.

[101] Les éléments de preuve contenus dans des courriels en date des 7 et 9 novembre 2005 que Mme Stiff a envoyés à ses collègues de Transports Canada afin de leur présenter un compte rendu montrent que les partenaires américains ont éventuellement déterminé que leurs fonctions législatives leur permettaient effectivement de s'appuyer sur l'analyse canadienne afin de rendre une décision en vertu de la loi américaine sur les évaluations environnementales quant aux solutions de rechange à « reporter ». Par conséquent, en date du 8 novembre 2005, les quatre partenaires étaient d'accord sur la même courte liste de solutions de rechange pratiques. Cette liste ne comprendrait pas le jumelage du pont Ambassador.

Rapport « Generation and Assessment of Illustrative Alternatives » d'URS, en date de novembre 2005

[102] Comme il est indiqué ci-dessus, et je le répète par souci de commodité, le Rapport d'URS intitulé « Generation and Assessment of Illustrative Alternatives », en date de novembre 2005, décrit les résultats de son processus de sélection de solutions de rechange. Il décrit les critères utilisés pour évaluer les options, qui intégraient les 35 critères établis au départ dans le cadre de référence de l'Ontario. Ces critères comprenaient la capacité d'une solution de rechange à offrir une [TRADUCTION] « capacité continue/permanente de traverser la rivière » (c'est-à-dire, une

redondance), les exigences opérationnelles pour les douanes et l'aire de sécurité frontalière et les répercussions sur les communautés touchées par le projet. Le « principe de gouvernance » ou le critère de propriété privée, ne constituaient pas un facteur.

[103] En ce qui concerne l'option X-12 de deuxième travée, URS a indiqué, à la section 3.5.5, que les répercussions négatives suivantes étaient relevées du côté canadien :

[TRADUCTION]

[...]

(1) ne peut offrir que d'une façon limitée une capacité continue/permanente de traverser la rivière (c'est-à-dire, une redondance) par rapport à la fourniture d'un nouveau passage et de nouveaux raccordements.

(2) L'agrandissement du passage et de l'aire en place entraîne des répercussions considérables sur la communauté historique de Sandwich aux environs du pont et de l'aire existants (perturbations et déplacements résidentiels, répercussions sur les caractéristiques du patrimoine construit, ainsi que sur l'identité et la cohésion de la communauté).

(3) L'agrandissement du chemin Huron Church/Talbot afin d'en faire une autoroute a également des répercussions considérables sur la communauté, surtout sur la partie nord de l'autoroute E.C. Row.

(4) Le besoin de maintenir l'efficacité de la circulation internationale des camions et des voitures à ce passage frontalier important pendant la construction complexifie encore plus la constructibilité de cette option.

[104] Autrement dit, URS indiquait que l'option X-12, telle qu'elle avait été étudiée au départ et en incluant suggestion d'aire et d'autoroute de rechange faite à la réunion du 29 septembre 2005, avait des répercussions considérables sur la communauté et n'offrait pas la redondance souhaitée. Par conséquent, l'option X-12 affichait un piètre rendement dans le classement du côté canadien selon les critères établis dans le cadre de référence de l'Ontario de mai 2004.

[105] Le rapport Generation and Assessment of Illustrative Alternatives concluait que trois options de pont dans un emplacement géographique relativement circonscrit devaient être reportées aux fins d'étude future.

Conclusion de la Cour sur l'allégation de partialité

[106] La Cour conclut que les courriels montrent que Transports Canada avait une opinion stratégique solide selon laquelle le nouveau pont devait être détenu et contrôlé par l'État. C'est ce que Transports Canada appelait le [TRADUCTION] « principe de gouvernance ». Cette politique signifiait que Transports Canada était contre l'option- 12 – le jumelage du pont Ambassador existant, s'il devait être détenu et contrôlé par le privé.

[107] Les éléments de preuve considérables par courriel indiquent toutefois que la position stratégique de Transports Canada n'a pas contrôlé, influencé, miné ou entaché la décision du partenariat. Les trois autres partenaires n'ont pas accepté le principe de gouvernance en tant que facteur pertinent pour choisir la meilleure solution de rechange pour le projet de nouveau pont et ne lui ont accordé aucune importance dans la décision définitive entre le ministère des Transports de l'Ontario et le Department of Transport du Michigan. Il incombait à ces deux partenaires de choisir les solutions de rechange les plus pratiques pour le passage. L'Ontario a éliminé l'option de jumelage du pont Ambassador en fonction de plusieurs critères pertinents. Aucun de ces critères n'était lié au principe de gouvernance.

[108] Par conséquent, une personne informée qui examinerait de façon réaliste la question n'aurait pas une crainte de partialité quant à la décision du partenariat d'éliminer l'option X-12.

Question no 2 de la CTC : Les autorités responsables ont-elle commis une erreur en s'appuyant sur le « besoin » de l'analyse de projet pour le nouveau pont menée par le ministère des Transports de l'Ontario en 2005 et les autorités responsables ont-elles commis une erreur en ne menant pas une autre analyse des besoins en fonction des renseignements mis à jour sur la circulation, qui indiquait une baisse considérable de la circulation sur le pont depuis 2000?

[109] La demanderesse CTC, appuyée par le Sierra Club, soutient que les autorités responsables ont commis une erreur en menant l'évaluation environnementale en ne tenant pas compte de la [TRADUCTION] « nécessité du projet ». Les autorités responsables se sont plutôt appuyées sur des prévisions désuètes sur la circulation et ont écarté des éléments de preuve selon lesquels la circulation sur le pont Ambassador et aux deux autres passages dans la région de Detroit-Windsor avait connu une baisse considérable depuis 2000, de sorte qu'il n'était pas nécessaire de construire un nouveau pont.

[110] L'alinéa 16(1)e) de la loi fédérale confère aux autorités responsables le pouvoir discrétionnaire de tenir compte de la [TRADUCTION] « nécessité » dans leur évaluation environnementale du projet. Dans les lignes directrices d'évaluation environnementale fédérale pour ce projet, on indiquait que la « nécessité » du projet de nouveau pont serait évaluée conformément à la loi fédérale. Voir les références qui suivent :

- a) L'alinéa 16(1)e) de la loi fédérale confère à l'autorité responsable le pouvoir discrétionnaire de faire enquête sur « tout autre élément utile à l'examen préalable [...] notamment la nécessité du projet et ses solutions de rechange [...] »;

Dans les Lignes directrices fédérales d'évaluation environnementale publiées le 22 novembre 2006, Transports Canada a indiqué qu'il évaluerait la nécessité et les avantages du projet de nouveau pont avec les autres autorités responsables conformément à l'alinéa 16(1)e) de la Loi :

La portée de l'évaluation du projet d'amélioration du pont Ambassador 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 dans le cadre du processus coordonné d'EE. [Non souligné dans l'original.]

[111] Le rapport d'examen préalable en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale en date de novembre 2009 abordait expressément le besoin du projet de nouveau pont. Aux sections 1.2 et 1.3, le rapport d'examen préalable, on conclut qu'il est nécessaire de bâtir un nouveau pont; à cet égard on cite les études d'URS sur la « nécessité » dans le rapport d'évaluation environnementale de l'Ontario et on s'en appuie. Le rapport fédéral d'examen préalable a aussi été rédigé par URS; il est donc logique qu'URS ne réinvente pas son [TRADUCTION] « analyse de la nécessité » originale.

[112] Le rapport fédéral d'examen préalable indique ce qui suit à la page 2 en ce qui concerne la nécessité du projet de nouveau pont :

[TRADUCTION]

1. **Processus d'étude du PFIDR**

[...]

Le processus d'étude, dirigé par le ministère des Transports de l'Ontario, a suivi un processus d'évaluation environnementale individuelle en vertu de la Loi sur les évaluations environnementales de l'Ontario. Les principales composantes de ce processus comprenaient de définir la nécessité du projet, de cerner et d'analyser des solutions de rechange et d'offrir des occasions de consultation publique. [...]

2. Loi sur les évaluations environnementales de l'Ontario

[...]

Raison d'être, nécessité et planification de solutions de rechange

Le partenariat étudie la capacité des passages frontaliers dans cette région depuis plusieurs années. En 2001, le partenariat a demandé conjointement une étude de planification, des besoins et de la faisabilité, qui a été achevée en mars 2004. Cette étude confirmait entre autres qu'il était nécessaire d'avoir une capacité supplémentaire de passages frontaliers à long terme dans le corridor Windsor-Detroit.

Le passage frontalier Windsor-Detroit représenté un corridor commercial important entre le Canada et les États-Unis. Selon les statistiques de 2006 sur les passages frontaliers, environ 28 % des échanges terrestres entre le Canada et les États-Unis passent par Windsor-Detroit. Selon des études menées par le partenariat, les prévisions de la demande en déplacements des automobiles et des volumes de véhicules commerciaux aux passages de la rivière Détroit portent à croire qu'il faudra une capacité supplémentaire en passages frontaliers pour répondre à l'augmentation de la circulation. Ces études ont conclu qu'à moins de prendre des mesures pour agrandir la capacité en infrastructure, la congestion et les retards croissants auront des répercussions économiques considérables d'ici 2035.

Faisant fond sur les travaux menés pour l'étude de planification, des besoins et de la faisabilité, un rapport provisoire sur la planification du transport et des besoins a été achevé en novembre 2005. Dans ce rapport, on cernait plusieurs solutions de rechange pour la planification du transport, y compris des améliorations du traitement à la frontière, la gestion de la demande en transport et divers transferts modaux, entre autres. Le rapport concluait que la seule solution de rechange pour la planification du transport pouvant répondre aux besoins cernés était celle qui comprenait la fourniture de routes nouvelles ou améliorées et un passage nouveau ou amélioré. Cette solution de rechange a été désignée comme la plus rentable pour répondre aux besoins du réseau de transport et aux exigences en matière de traitement à la frontière, et celle qui offrait le niveau de soutien le plus élevé aux objectifs de planification à long terme.

[Non souligné dans le texte original.]

[113] Les demandeurs font valoir que les autorités responsables ont commis une erreur en s'appuyant sur ces études et en omettant de déterminer elles-mêmes la nécessité de façon indépendante.

Le paragraphe 12(4) de la loi fédérale prévoit la coopération avec d'autres instances

[114] Le paragraphe 12(4) de la loi fédérale prévoit expressément que l'autorité responsable en vertu de la loi fédérale peut coopérer avec une autre instance (comme l'Ontario) qui a la responsabilité ou le pouvoir d'effectuer l'évaluation des effets environnementaux d'un projet. Selon ce paragraphe, le Canada a conclu une entente avec l'Ontario, l'Entente de collaboration Canada-Ontario en matière d'évaluation environnementale afin de collaborer sur les évaluations environnementales. En fonction du paragraphe 12(4) de la loi fédérale et de l'Entente Canada-Ontario, le Canada s'est appuyé sur le travail d'évaluation environnementale menée par l'Ontario sur la nécessité du pont et sur le passage de rechange de la rivière Détroit qui devrait être retenu. Qui plus est, le Canada a recouru aux services des mêmes consultants dans le cadre d'un processus d'évaluation environnementale coordonnée.

Éléments de preuve sur la nécessité du projet de nouveau pont

[115] Le rapport sur la planification du transport et des besoins d'URS en date de novembre 2005 mettait à jour l'étude PBF afin de tenir compte de [TRADUCTION] « changements et demandes de la circulation et du réseau ». Aux pages 22 et 23, le rapport de 2005 concluait que le pont Ambassador atteindrait sa capacité maximale dans 10 à 15 ans. Le rapport indique ce qui suit à la page 23 :

[TRADUCTION]

Même en apportant des améliorations à ces installations d'accès (le chemin Huron Church et le traitement frontalier) le pont lui-même devrait atteindre sa capacité maximale dans 10 à 15 ans. [...] Le pont

Ambassador et le tunnel Detroit-Windsor représentent deux des passages frontaliers les plus achalandés en Amérique du Nord. Plus de 16 millions de voitures et 3,7 millions de véhicules commerciaux y circulent annuellement et ils gèrent 23 % des échanges terrestres totaux entre le Canada et les États-Unis. Les retards et les files d'attente qui en découlent à ces passages auront plusieurs effets négatifs, en plus des piètres activités du réseau de transport. [...]

[116] Le rapport mentionnait plus tôt, à la page 10, que le volume de véhicules commerciaux au pont Ambassador avait baissé de 3,49 millions à 3,37 millions de 2000 à 2004, ce qui représente une baisse de 3,4 %. Le rapport indiquait aussi qu'au cours des 10 années précédant l'an 2000, le volume de véhicules commerciaux avait doublé, de 1,5 million à près de 3,5 millions. Le rapport indiquait ce qui suit à la page 12 :

[TRADUCTION]

La frontière à la rivière Détroit représente le corridor le plus achalandé pour les échanges entre le Canada et les États-Unis. [...] Les gouvernements du Canada, des États-Unis, de l'Ontario et du Michigan ont tous l'obligation et la responsabilité de garantir le transport sécuritaire et continu de personnes et de marchandises à la frontière de la rivière Détroit et de réduire la probabilité de perturbations.

[117] Le rapport « Generation and Assessment of Illustrative Alternatives Canada Side » de 2005 d'URS indique, à la page 41 :

[TRADUCTION]

Le total des miles parcourus par les véhicules, des heures de déplacement des véhicules et des distances de déplacement sera aussi calculé pour le réseau routier frontalier pour la période de l'étude, soit jusqu'en 2035. On inclura aussi une évaluation de la capacité de la solution de rechange à : 1) offrir une capacité continue/permanente de traverser la rivière (c'est-à-dire, une redondance); et 2) à répondre aux exigences opérationnelles de l'aire et du passage, y compris des considérations liées à la sécurité, à l'accessibilité et à la flexibilité aux fins d'agrandissement.

[118] Dans cette formulation, URS indiquait qu'il fallait construire un autre pont pour offrir une capacité continue de passage si le pont Ambassador devenait inexploitable et que le nouveau pont devait offrir un espace permettant de construire une aire suffisamment grande pour gérer des considérations liées à la frontière, y compris la sécurité, l'accessibilité et la flexibilité aux fins d'agrandissement. C'est en renvoyant à ces derniers critères qu'il était indiqué à la page 107 du rapport d'URS que l'agrandissement de l'aire existante et la configuration des routes interreliées au pont Ambassador auraient des répercussions considérables sur la communauté. L'agrandissement de l'aire combiné à la construction d'une route sécuritaire d'environ 1 500 mètres de longueur à travers Sandwich, une communauté historique limitrophe de Windsor, aurait une incidence négative sur cette communauté.

Nouveaux éléments de preuve de la CTC sur la mise à jour de la circulation

[119] La demanderesse CTC soutient aussi que, si les autorités responsables avaient mené leur propre détermination sur la nécessité du nouveau pont, elles auraient conclu qu'il n'était pas nécessaire. En appui à cette observation, les demandeurs ont présenté de nouveaux éléments de preuve, qui font l'objet d'une requête en radiation par les défendeurs fédéraux. Les éléments de preuve sur lesquels la CTC veut s'appuyer, qui n'ont pas été présentés aux décideurs, sont les suivants :

1. Un rapport de Halcrow Group Limited en date de juin 2009, qui présente de l'information détaillée sur la baisse de la circulation (la « Ambassador Bridge – Traffic and Revenue Study »);
2. Un rapport de Wilbur Smith Associates en date de septembre 2008 où l'ont met à jour les prévisions pour la nécessité du nouveau pont (la « Windsor Gateway Study – Corridor Growth Comparison »);

3. Un autre rapport de Wilbur Smith Associates en date de janvier 2009 où l'on met à jour les renseignements sur la circulation et où l'on rend compte des baisses (la « Comprehensive Traffic and Toll Revenue Study »);
4. Un autre rapport de Wilbur Amith Associates en date de février 2010 où l'on met à jour l'étude sur la circulation;
5. Un affidavit de M. Atif Kubursi, qui rend compte des baisses au pont Ambassador (un rapport intitulé « Wilbur Smith Associates Report on Comprehensive Traffic and Toll Revenue Study – A Critical Evaluation »);
6. Un rapport de février 2010 de l'Agence des services frontaliers du Canada sur la taille de l'aire des douanes qu'elle requiert (le « Ambassador Bridge Plaza – Master Plan Study Report »).

Renseignements mis à jour sur la circulation devant le décideur

[120] Les autorités responsables avaient effectivement des renseignements mis à jour sur la circulation en août 2009. Les demandeurs, la CTC et le Sierra Club, ont tous deux écrits aux autorités responsables afin de leur indiquer que les volumes réels de circulation avaient considérablement baissé depuis l'étude PBF. Dans une lettre qu'elle a envoyée à Transports Canada en date du 7 août 2009, la CTC faisait état d'une baisse de 37 % du nombre de véhicules empruntant le pont Ambassador depuis 1999 et d'autres baisses aux deux autres passages de la région de Windsor-Detroit. Dans une lettre envoyée par le demandeur Sierra Club à Transports Canada, elle aussi en date du 7 août 2009, il indiquait que la croissance prévue de la circulation transfrontalière en 2005 ne s'était pas concrétisée et qu'elle s'était en fait avérée négative. Il sous-entendait que Transports Canada devrait réévaluer les projections liées à la circulation pour le projet de nouveau pont.

[121] La demanderesse CTC soutient que ces éléments de preuve montrent que les prévisions sur la circulation sur lesquelles le projet de nouveau pont se fondait s'étaient avérées erronées et qu'une

baisse de la circulation indiquait des changements structuraux permanents dans la configuration de la circulation. Par conséquent, la demanderesse CTC fait valoir qu'il n'est pas nécessaire de construire un nouveau pont, maintenant ou dans un avenir prévisible. Comme il a été indiqué, les défenseurs fédéraux ont présenté une requête en radiation de tous les nouveaux éléments de preuve sur la configuration de la circulation générés après la date à laquelle la décision a été rendue ou qui n'ont pas été présentés au décideur.

Le rapport Stantec en date du 1^{er} août 2005 sur la nécessité d'avoir une aire plus vaste

[122] Le « rapport Stantec » est un document de 45 pages produit par Stantec Consulting Services à l'intention d'URS, en date du 1^{er} août 2005 et intitulé « New CBSA Plaza Approximate Size and Specifications ». Ce rapport indique qu'il vise à [TRADUCTION] « cerner les besoins initiaux en terrains pour la construction d'un nouveau point d'entrée au Canada et les effets environnementaux possibles, aux fins d'utilisation dans l'élaboration de l'analyse des solutions de rechange à titre indicatif ». Il se fonde sur une série de réunions avec des représentants de l'ASFC et de son homologue américain, le U.S. Customs and Border Protection; une analyse et un examen des tailles des autres points d'entrée, y compris les passages du pont Ambassador et de Blue Water; un examen de l'énoncé des besoins de l'ASFC, un document produit par cette dernière, qui sert à déterminer les besoins en installations aux points d'entrée canadiens; et un examen des [TRADUCTION] « installations frontalières terrestres au site – normes relatives à l'énoncé des besoins ».

[123] Ce rapport, demandé par URS, qui l'a utilisé pour ses rapports de novembre 2005, indiquait à la page 8 que l'aire actuelle pour le pont Ambassador est

[TRADUCTION]

d'une superficie considérablement inférieure pour répondre au besoin lié aux inspections en place à la frontière et pour mener des inspections secondaires d'envois commerciaux dans l'aire.

Le rapport Stantec indiquait qu'il faudrait construire une aire de 80 acres au pont Ambassador, ce qui correspond au double de la taille actuelle. Le rapport indique que l'aire du côté américain du pont Ambassador est agrandie et passe de 39 à 158 acres.

[124] À la page 9 du rapport Stantec, on indiquait qu'il fallait de 25 à 30 acres uniquement pour les activités de l'ASFC, tandis que les 80 acres restantes étaient requises pour

1. élargir les entrées de l'autoroute;
2. la perception des péages et un immeuble à péage;
3. le stationnement et les bureaux du courtier;
4. les bureaux du magasin hors taxes et de change des devises;
5. les installations de fonctionnement et d'entretien de l'aire et du pont;
6. le stockage de la neige;
7. la gestion des eaux pluviales;
8. une zone tampon pour les activités d'exécution des contrôles dans l'aire.

La demanderesse CTC soutient que le rapport de 2010 de l'ASFC, où l'on fait état d'un besoin de 30 acres pour l'aire canadienne du pont Ambassador existant est de beaucoup inférieur à la prévision de 80 acres d'URS. Cela signifie que la prémisse à la conclusion de la URS selon laquelle l'aire agrandie aurait une incidence négative sur la communauté est fautive. Les défenseurs fédéraux ont présenté une requête afin de radier ce rapport de février 2010 de l'ASFC. La Cour conclut que les 30 acres requis pour l'ASFC font partie du calcul présenté dans le rapport Stantec, selon lequel il faudrait 80 acres en tout pour l'option de deuxième travée au pont Ambassador.

Les conclusions de la Cour sur la question de l'« analyse de la nécessité »

[125] La Cour conclut que les Lignes directrices d'évaluation environnementale engageaient effectivement les autorités fédérales à déterminer la nécessité [TRADUCTION] « dans le cadre de

l'évaluation environnementale coordonnée ». Le fait d'intégrer l'évaluation de l'Ontario satisfaisait à cette exigence. Il s'agit du processus coordonné autorisé en vertu du paragraphe 12(4) de la loi fédérale et de l'Entente Canada-Ontario. Il n'y avait aucun motif de dédoubler le travail réalisé pour l'Ontario sur la nécessité du projet de nouveau pont.

[126] Les renseignements mis à jour sur la circulation en date de 2009 qui n'ont pas été présentés au décideur ne sont pas admissibles pour que la Cour remplace la décision faisant l'objet du contrôle par sa propre opinion. Il est toutefois évident que Transports Canada possédait des renseignements mis à jour sur la circulation en date de 2009 des deux demandeurs.

[127] URS a mis à jour les renseignements sur la circulation en 2005. Le rapport d'URS contenait une projection à long terme. Le fait que la récession avait donné lieu à une baisse considérable de la circulation sur le pont Ambassador n'a aucune incidence sur la projection à long terme des experts en transport terrestre. Les récessions entraînent des baisses temporaires, mais elles n'ont aucune incidence sur la croissance à long terme. Dans l'annexe A au rapport d'examen préalable, on reconnaît la baisse récente de la circulation à la frontière, tout en précisant ce qui suit :

[TRADUCTION]

[...] En supposant une reprise économique modeste à long terme, les installations de passage existantes atteindront leur pleine capacité pratique au cours de la période de planification.

Il était raisonnablement loisible au décideur de conclure de la sorte; la Cour n'interviendra donc pas. Qui plus est, la Cour prend note de sa conclusion ci-dessus, selon laquelle la « nécessité » du projet se fondait sur de nombreuses considérations, dont les projections sur la circulation ne formaient qu'une partie.

Question n° 3 de la CTC : Les autorités responsables ont-elles contrevenu à la loi fédérale en achetant un terrain pour la somme de 34 millions de dollars avant que le projet de nouveau pont ait fait l'objet d'une Évaluation en vertu de la loi fédérale? En particulier, les autorités responsables ont-elles contrevenu aux articles qui suivent de la Loi :

- i. **L'alinéa 5(1)a) de la loi fédérale, en engageant les autorités fédérales à exécuter le projet de pont avant la fin de l'évaluation environnementale du projet;**
- ii. **Le paragraphe 11(1) de la loi fédérale, en prenant une décision irrévocable sur le projet de pont avant la fin de l'évaluation environnementale;**
- iii. **L'alinéa 16(1)a) de la loi fédérale en omettant de tenir compte des effets cumulatifs que la réalisation du projet de pont, combinée à l'existence d'autres ouvrages ou à la réalisation d'autres projets ou activités, est susceptible de causer à l'environnement.**

[128] En juillet 2009, avant de rendre la décision, Transports Canada a acheté un terrain auprès de la Ville de Windsor pour la somme de 34 millions de dollars, en annonçant que « Le projet du nouveau passage frontalier de Windsor-Detroit progresse grâce à l'acquisition d'un terrain de la ville de Windsor ». Ce terrain devait accueillir une nouvelle esplanade de douanes.

[129] La demanderesse CTC soutient qu'en réalisant cet achat en prévision du lancement du projet de nouveau pont, mais avant de présenter la décision en vertu de la loi, Transports Canada a enfreint la loi. En particulier, la demanderesse soutient que l'achat contrevenait aux articles qui suivent de la loi pour les motifs indiqués ci-dessous :

1. Paragraphes 5(1) et 11(2)
2. Paragraphe 11(1)
3. Paragraphe 16(1)

1. Violation des paragraphes 5(1) et 11(2)

[130] L'article 5 de la Loi prévoit qu'une autorité fédérale doit mener une évaluation environnementale avant l'exercice de l'une des attributions indiquées au paragraphe 5(1). En ce qui concerne les projets pour lesquels une évaluation environnementale est obligatoire dans le cadre de l'étude d'un rapport d'examen préalable, le paragraphe 11(2) de la Loi exige qu'une autorité responsable ne puisse exercer ses attributions indiquées à l'article 5 que si elle prend une décision aux termes de l'alinéa 20(1)a).

[131] La loi fédérale considère l'évaluation environnementale comme une partie intégrante du processus décisionnel. Comme la Cour suprême du Canada l'a indiqué dans *Mines Alerte Canada Inc. c Canada (Pêches et Océans)*, 2010 CSC 12, au paragraphe 14, la loi « prévoit un mécanisme permettant de prendre en compte des facteurs environnementaux dans la planification et la prise de décisions ».

[132] Transports Canada est une autorité responsable aux termes de la Loi. Par conséquent, il était interdit à Transports Canada, en vertu du paragraphe 11(2) de la Loi, d'exercer l'une des attributions indiquées au paragraphe 5(1) de la Loi avant de rendre sa décision en vertu de l'article 20. Les autorités responsables ont pris la décision le 3 décembre 2009.

[133] Voici les attributions particulières indiquées à l'article 6 qui sont pertinentes à la présente demande :

5(1) L'évaluation environnementale d'un projet est effectuée avant l'exercice d'une des attributions suivantes :

- a) une autorité fédérale en est le promoteur et le met en œuvre en tout ou en partie;

[134] En ce qui concerne la violation de l'alinéa 5(1)a), les défendeurs soutiennent qu'ils n'ont pas contrevenu à cet alinéa parce qu'il n'y avait aucun engagement à exécuter le projet de nouveau pont. Il a toujours été entendu que le projet de nouveau pont dépendait de la prise d'une décision favorable en vertu de la Loi. La Cour accepte cette observation.

[135] La Cour conclut que l'achat du terrain par Transports Canada ne constitue pas une mise en œuvre « en tout ou en partie » du projet, au sens de l'alinéa 5(1)a) de la Loi fédérale. Il sera toujours possible de vendre le terrain si le projet n'est pas approuvé. L'achat d'un terrain pour la somme de 34 millions de dollars dans le cadre d'un projet de plusieurs milliards de dollars ne constitue pas un engagement à exécuter le projet. Par conséquent, il n'y a pas eu violation de l'alinéa 5(1)a) de la Loi.

2. Violation du paragraphe 11(1)

[136] Le paragraphe 11(1) de la Loi prévoit qu'une autorité fédérale visée à l'article 5 « veille à ce que l'évaluation environnementale soit effectuée le plus tôt possible au stade de la planification du projet, avant la prise d'une décision irrévocable [...] ».

[137] La demanderesse soutient dans son mémoire que Transports Canada a enfreint le paragraphe 11(1) en lançant le processus d'évaluation environnementale fédérale en mars 2006 alors que les faits qui suivent indiquent clairement que le projet en était à l'étape de la planification depuis l'an 2000 au moins :

1. L'étude PBF confirme que le partenariat planifiait un passage international. Elle a été menée de 2001 à 2004.

2. Le MTO a amorcé son processus d'évaluation environnementale en septembre 2004, soit environ un an et demi avant le début de l'évaluation fédérale.
3. Transports Canada a joué un rôle dans l'évaluation du MTO ainsi que dans le groupe de travail sur l'évaluation environnementale et le comité directeur du partenariat.
4. L'option de deuxième travée avait été éliminée en 2005. La demanderesse soutient qu'il s'agissait d'une « décision irrévocable » prise en fonction de facteurs environnementaux et avant le lancement de l'évaluation fédérale.

[138] La demanderesse soutient qu'il n'y avait aucune raison légitime de retarder le lancement de l'évaluation fédérale. En 2005, parmi les partenaires, seul Transports Canada n'avait pas commencé son évaluation environnementale. La demanderesse soutient que le motif de Transports Canada à retarder l'évaluation fédérale était d'éviter de tenir compte de l'option de deuxième travée X- 12 dans l'évaluation fédérale : le fait de retarder l'évaluation fédérale a permis à Transports Canada d'encourager l'élimination de l'option pendant l'évaluation menée par l'Ontario et d'éviter un examen de ses propres motifs à présenter une évaluation des besoins entachée à l'étape de l'évaluation fédérale.

[139] Les défendeurs soutiennent que les autorités responsables ont commencé l'évaluation environnementale au moment approprié. Ils soutiennent que le mot « projet » utilisé dans la Loi exige un travail physique identifiable pouvant être évalué sur le plan pratique. Ils soutiennent que les 15 solutions de rechange de ponts ou de tunnel dans un emplacement considérable et les 13 solutions d'esplanades et de routes d'accès étudiées dès le début du processus d'examen mené par l'Ontario et les États-Unis (conformément, comme il est indiqué ci-dessus, aux exigences législatives de ces instances qui ne sont pas partagées avec la Loi fédérale) n'étaient pas

identifiables au point de constituer un « projet » à l'étape de la planification. Les défendeurs présentent les éléments de preuve qui suivent à l'appui de leur interprétation de la définition du terme « projet » dans la Loi :

1. La loi définit le terme projet à l'alinéa 2(1)b) en tant que « [r]éalisation — y compris l'exploitation, la modification, la désaffectation ou la fermeture — d'un ouvrage ou proposition d'exercice d'une activité concrète [...] ».
2. L'article 16 de la Loi permet aux autorités responsables de choisir à leur discrétion, d'étudier des solutions de rechange à un projet dans le cadre d'un examen préalable. Le défendeur soutient que cela sous-entend que le choix de solutions de rechange ne fait pas habituellement partie de la « planification » à laquelle on renvoie dans la Loi.
3. Dans des lignes directrices non contraignantes qu'elle présente pour aider les autorités fédérales à s'acquitter de leurs responsabilités en vertu de la Loi, l'Agence canadienne d'évaluation environnementale indique qu'au moment de déterminer si la Loi s'applique, les autorités devraient considérer un « ouvrage » comme « toute construction humaine existante ou prévue dont l'emplacement est ou sera fixe. Il peut s'agir, par exemple, d'un pont, d'un immeuble ou d'un pipeline. En revanche, les plans d'eau naturels, les avions et les navires en mer ne sont pas des ouvrages ».
4. Le *Règlement sur la coordination par les autorités fédérales des procédures et des exigences en matière d'évaluation environnementale*, DORS/97-181, indique à l'article 5 que l'autorité fédérale qui a déterminé qu'une évaluation environnementale du projet sera vraisemblablement menée doit veiller à ce qu'un avis écrit et une description du projet soient envoyés à d'autres autorités fédérales. À l'article 1, on définit le terme « description de projet », qui comprend entre autres une exigence de présenter des renseignements sur l'emplacement du projet et des zones qui peuvent être touchées par le projet.
5. Selon le harsard de la Chambre des communes sur l'étude de la loi, on voit en fait que l'on comprenait que la phrase « avant la prise d'une décision irrévocable » signifiait « pas plus faible à cet égard que le Processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement (PEEE) ». Le PEEE était le prédécesseur de la Loi et on avait interprété qu'il exigeait de mener une évaluation environnementale uniquement lorsque les répercussions environnementales du projet pouvaient être « entièrement prise en considération ». Dans *Friends of the Island Inc. c Canada (Ministre des Travaux publics)*, [1993] 2 C.F. 229, la juge Reed a conclu que l'évaluation environnementale aurait dû être menée après qu'il ait été décidé que le projet à l'étude portait sur un pont reliant deux emplacements connus. Elle a indiqué qu'il aurait été prématuré d'exiger de mener une évaluation dans ce cas, à l'étape où l'on étudiait à la fois des ponts et des tunnels.

[140] Les défendeurs soutiennent aussi qu'aucun élément de preuve et aucun motif ne porte à croire que le choix de solutions de rechange pratiques pendant cette étape de l'évaluation de l'Ontario était inadéquat. Les défendeurs soutiennent que les demandeurs auraient dû faire état de leurs préoccupations relatives à l'évaluation de l'Ontario dans une demande de contrôle judiciaire à l'encontre de cette décision et qu'elles sont inappropriées dans le cadre de la demande en l'espèce.

[141] La Cour est d'accord avec les défendeurs. Le dossier sur les efforts de coordination entre les autorités provinciales et fédérales qui menant les évaluations environnementales coordonnées montre que, même avant le lancement officiel de l'évaluation fédérale, les autorités fédérales veillaient à ce que les études menées et les rapports générés dans le cadre de l'évaluation de l'Ontario répondent à leurs besoins en vertu de la Loi. Les documents rédigés pendant l'évaluation de l'Ontario abordent aussi le rôle prévu des autorités fédérales et reconnaissent qu'elles lanceraient officiellement leur propre évaluation une fois la description du projet précisée. À titre d'exemple, dans le cadre de référence pour l'évaluation de l'Ontario, cité ci-dessus, indique que les travaux menés pendant l'évaluation devraient [TRADUCTION] « donner des renseignements qui suffiront à soutenir une décision menant au déclenchement du processus fédéral d'EE » et que la conception et le choix de solutions de rechange pratiques effectués dans le cadre de l'évaluation de l'Ontario [TRADUCTION] « permettront aux processus d'EE fédéral et provincial de progresser de façon coordonnée ».

[142] Cette interprétation est conforme à l'approche générale à l'égard des évaluations environnementales coordonnées décrites dans le guide sur les évaluations fédérales-provinciales coordonnées publié par le ministère de l'Environnement de l'Ontario et l'Agence canadienne

d'évaluation environnementale, intitulé « Coordination fédérale-provinciale de l'évaluation environnementale de l'Ontario – Guide pour les promoteurs et le public » :

Le moment où pourrait intervenir le gouvernement fédéral varie entre la Figure 2.1 et la Figure 2.2, car la décision concernant l'application de la LCEE (et, donc, la pleine participation des organismes fédéraux à l'EE) dépend du niveau de détails connu et s'appuie sur la description du projet. En général, dans le cas d'une EE individuelle « conventionnelle » (voir Figure 2.1), les AF participent au processus après qu'une « solution de rechange » a été retenue et que la zone d'étude générale a été établie.

[143] Par conséquent, la Cour conclut qu'il n'y a eu aucune violation du paragraphe 11(1) de la Loi.

3. Violation du paragraphe 16(1)

[144] Le paragraphe 16(1) de la Loi prévoit en partie que tout examen préalable tiendra compte des « 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 ».

[145] Les « effets cumulatifs » ont été définis dans *Bow Valley Naturalists Society c Canada* (*Ministre du Patrimoine canadien*), [2001] 2 C.F. 461, [2001] A.C.F. n° 18 (C.A. F.) :

¶ 40. Les « effets cumulatifs » ne sont pas définis dans la Loi. L'Agence a défini les effets cumulatifs de la façon suivante : « l'impact sur l'environnement résultant des effets d'un projet combinés à ceux d'autres projets et activités antérieurs, actuels et imminents. Ces effets peuvent se produire sur une certaine période et à une certaine distance ».

¶ 41. Seuls les effets cumulatifs probables doivent être pris en considération. Il faut de même inclure les projets réalisés ou prévus. Il ne faut toutefois considérer que les projets qui ont été approuvés; les projets ou activités incertains ou hypothétiques n'ont pas à être pris en considération. Le document de référence de l'Agence intitulé

« *Évaluer les effets environnementaux cumulatifs* » souligne cependant qu'« il serait prudent de tenir compte également des projets ou activités qui font actuellement l'objet d'un processus d'approbation par le gouvernement ».

¶42. Pour évaluer les effets environnementaux cumulatifs, il y a lieu de consulter et d'obtenir les avis des particuliers et des organismes, agences et ministères gouvernementaux concernés.

[146] Les demandeurs soutiennent que le partenariat a exclu à tort le pont Blue Water des frontières de la zone d'étude examinée pendant l'évaluation environnementale fédérale. Les demandeurs soutiennent que cette exclusion était arbitraire.

[147] Les demandeurs mentionnent que le pont Blue Water a été réputé faire partie du corridor de transport pertinent dans l'étude PBF. Les demandeurs indiquent aussi que les autorités responsables planifient aussi l'agrandissement du pont Blue Water afin de contribuer à répondre au besoin de [TRADUCTION] « capacité supplémentaire » indiqué dans l'étude PBF. Les demandeurs soutiennent donc que l'exercice du pouvoir discrétionnaire qui a donné lieu à l'exclusion du pont Blue Water était inapproprié.

[148] Les défendeurs soutiennent que les frontières spatiales établies par les autorités responsables pour déterminer les projets à inclure dans leur analyse des effets cumulatifs étaient suffisamment vastes. Les frontières spatiales comprenaient la rivière Détroit, la ville de Windsor et plusieurs municipalités limitrophes, en plus de comprendre plus de 40 projets d'infrastructure, industriels et transfrontaliers connexes. Les résultats de l'analyse des effets cumulatifs sont présentés dans le rapport d'évaluation des effets cumulatifs de 44 pages joint en tant qu'annexe D au rapport d'examen préalable.

[149] Les défendeurs soutiennent qu'il était tout à fait approprié d'exclure le pont Blue Water de l'étude des effets cumulatifs. Le pont Blue Water est situé à 95 km du projet du PFIDR et les effets environnementaux du projet ne seront combinés à aucun effet des améliorations apportées au pont Blue Water. Les défendeurs soutiennent aussi que l'étude PBF comprenait à juste titre le pont Blue Water dans la portée de son évaluation parce qu'elle portait sur l'établissement des besoins en transport.

[150] Le paragraphe 16(3) de la Loi prévoit que les autorités responsables déterminent la portée des facteurs prévus au paragraphe 16(1) à prendre en considération. Dans *Friends of the West Country Assn. c Canada (Ministre des Pêches et Océans)* (1999), 248 N.R. 25, [2000] 2 C.F. 263 (C.A. F), aux paragraphes 27 et 28, la Cour d'appel fédérale a confirmé le pouvoir discrétionnaire élargi conféré aux autorités responsables au moment de déterminer les projets supplémentaires à prendre en considération afin de mener une analyse des effets environnementaux cumulatifs.

[151] Le pont Blue Water est situé à Sarnia (Ontario), à 95 km du nouveau pont. Il est évident que les autorités responsables ont porté leur attention sur la question de la portée des projets à inclure dans l'analyse des effets cumulatifs. En l'espèce, la Cour conclut que les autorités responsables ont exercé leur pouvoir discrétionnaire d'une manière raisonnable, qui ne contrevenait pas au paragraphe 16(1) de la Loi. Elles pouvaient à leur discrétion exclure la prise en considération d'un agrandissement du pont Blue Water dans l'analyse des effets environnementaux cumulatifs menée pour le projet de nouveau pont.

Question n° 4 du Sierra Club : La décision devrait-elle être annulée au motif de violation du principe de précaution, d'un défaut de tenir compte de meilleurs renseignements disponibles, d'erreurs au dossier ou parce qu'elle était déraisonnable en ce qui concerne ses conclusions sur les espèces en péril?

[152] Le paragraphe 4(2) de la Loi enchâsse le principe de précaution en tant qu'élément du régime canadien d'évaluation environnementale. La Cour suprême du Canada a défini le principe de précaution dans *114957 Canada Ltée (Spray-Tech, Société d'arrosage) c Hudson (Ville)*, [2001] 2 R.C.S. 241, 2001 CSC 40, au paragraphe 31, en citant le paragraphe 7 de la *Déclaration ministérielle de Bergen sur le développement durable* (1990) :

Un développement durable implique des politiques fondées sur le principe de précaution. Les mesures adoptées doivent anticiper, prévenir et combattre les causes de la détérioration de l'environnement. Lorsque des dommages graves ou irréversibles risquent d'être infligés, l'absence d'une totale certitude scientifique ne devrait pas servir de prétexte pour ajourner l'adoption de mesures destinées à prévenir la détérioration de l'environnement.

[153] Le demandeur Sierra Club soutient que les autorités responsables n'ont pas appliqué le principe de précaution dans les trois domaines qui suivent, à tout le moins :

1. En approuvant des mesures d'atténuation pour des végétaux et des espèces qui ne devraient pas fonctionner;
2. En ne menant pas de travaux sur place suffisants pour identifier la faune dans la superficie du projet de nouveau pont;
3. En ne déterminant pas de mesures d'atténuation précises pour aborder les effets néfastes sur les oiseaux migrateurs.

1. Mesures d'atténuation pour les végétaux et les espèces de couleuvres

[154] L'article 20 de la Loi permet à une autorité responsable de tenir compte de « mesures d'atténuation qu'elle estime indiquées » au moment de déterminer si un projet aura des effets

environnementaux néfastes considérables. Conformément à l'alinéa 16(1)d) de la Loi, on entend par « mesures d'atténuation » des « mesures d'atténuation réalisables, sur les plans technique et économique, des effets environnementaux importants du projet ».

[155] Le demandeur soutient que les autorités responsables ont approuvé à tort des mesures d'atténuation sur la couleuvre à petite tête, la population carolinienne de la couleuvre fauve de l'Est et l'alétris farineux.

[156] La couleuvre à petite tête est une espèce de couleuvre qui vit dans des herbages semblables aux prairies, des champs, des prairies mouillées et des marais ouverts. Au moment de l'évaluation environnementale, la couleuvre à petite tête était inscrite comme espèce menacée en vertu de la LEP et de la LEVD de l'Ontario. Au moment de la demande, le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada, créé en vertu de l'article 14 de la LEP, avait rehaussé le statut de la couleuvre à petite tête à celui d'espèce en péril, même si ce rehaussement n'avait pas encore été intégré à la loi.

[157] On trouve la couleuvre fauve de l'Est de l'Ontario, la deuxième couleuvre la plus grosse, dans la région des Grands Lacs. Même si toutes les couleuvres fauves de l'Est sont inscrites en tant qu'espèces menacées, la population carolinienne de la couleuvre fauve de l'Est, soit l'espèce touchée par le projet de nouveau pont, est inscrite en tant qu'espèce en péril en vertu de la LEP et de la LEVD de l'Ontario.

[158] L'alétris farineux est une herbacée vivace à lente croissance typique des habitats secs ouverts liés aux prairies à hautes herbes. Au Canada, on le trouve seulement dans le sud-ouest de

l'Ontario, mais on le trouve aussi aux États-Unis. L'alétris farineux est inscrit en tant qu'espèce menacée en vertu de la LEVD de l'Ontario et de la LEP.

[159] La section 7 du rapport d'examen préalable, [TRADUCTION] « Effets environnementaux et mesures d'atténuation », on évalue l'incidence du projet de nouveau pont sur l'environnement, y compris sur les végétaux et les espèces de couleuvres en péril. Seules les mesures d'atténuation qui répondent aux effets environnementaux qu'il était impossible d'éviter entièrement par les techniques auxquelles le partenariat a recouru pour concevoir le projet en soi ont été examinées à la section 7 du rapport d'examen préalable. Comme on l'explique dans le rapport d'examen préalable, les effets environnementaux étaient en grande partie évités ou réduits au minimum dans la mesure du possible au cours de l'élaboration du projet, dans le cadre de la détermination et de l'évaluation de solutions de rechange et dans le choix de la solution de rechange retenue. En outre, bon nombre des mesures d'atténuation avaient été intégrées de façon indirecte à la conception du projet. À la section 7 du rapport d'examen préalable, on résume les effets environnementaux néfastes possibles du projet et les mesures d'atténuation prises pour contrer les effets impossibles à éviter complètement.

[160] À la section 7.7 du rapport d'examen préalable, [TRADUCTION] « Végétation, communautés végétales, milieux humides et espèces en péril », on dresse la liste des effets et des mesures d'atténuation générales que les autorités responsables ont prises en considération et qui sont liés entre autres, à l'alétris farineux. On reconnaît que le projet de nouveau pont aura une incidence sur la végétation et les communautés végétales, à la suite, par exemple, d'activités de préparation du site pour la construction. Ces activités donneront lieu à leur élimination totale ou partielle et à des effets

comme une augmentation du chablis et à une modification du drainage, des activités d'entretien hivernal comme l'épandage de sel ou de sable et l'introduction d'espèces exotiques ou envahissantes. Le rapport d'examen préalable indique qu'environ 929 alétris farineux seront touchés par les activités de préparation du site pour la construction du nouveau pont. Le rapport d'examen préalable s'engage à prendre 13 mesures différentes conçues pour atténuer ces effets négatifs.

[161] À la section 7.8 du rapport d'examen préalable, [TRADUCTION] « Espèces fauniques et leur habitat, y compris les oiseaux migrateurs », on décrit les effets et les mesures d'atténuation à prendre pour les espèces fauniques, y compris les deux espèces de couleuvre faisant l'objet du présent litige. En ce qui concerne les couleuvres, en plus des mesures cernées pour protéger la végétation des perturbations pendant la construction, les mesures d'atténuation générales qui suivent sont prises :

- Des activités de sauvetage des espèces sauvages seront effectuées sur le terrain avant l'élimination de la végétation.
- Les couleuvres seront capturées et réinstallées avant la construction afin de prévenir la mortalité.
- Une barrière pour les couleuvres sera installée le long de parties de la zone de construction afin d'empêcher les couleuvres d'entrer dans la zone de travail et de rediriger leurs déplacements vers des zones plus sécuritaires.

[162] À la section 7.0, l'annexe E au rapport d'examen préalable, [TRADUCTION] « Approche supplémentaire en matière d'atténuation pour les espèces en péril », on dresse la liste de pratiques exemplaires standard en matière de gestion qui seront utilisées en plus des mesures d'atténuation, de surveillance et de suivi pour les espèces en péril.

[163] À la section 5.0, [TRADUCTION] « Plan d'aménagement paysager », de l'annexe E, on décrit le processus par lequel les 120 hectares d'espaces verts ont été conceptualisés afin d'offrir des zones de restauration ou d'aménagement pour les espèces en péril pouvant être transplantées ou réinstallées. Même si un plan d'aménagement paysager a été conçu pour ces zones, on explique ce qui suit à l'annexe E :

[TRADUCTION]

À la suite du processus de délivrance de permis relatif aux espèces en péril à l'échelle provinciale et fédérale, où l'on déterminera les mesures d'atténuation précises requises pour la portion du projet liée à la promenade Windsor-Essex, à l'esplanade et au pont, un plan détaillé d'aménagement paysager sera élaboré au cours des étapes subséquentes de la conception. Il comprendra une approche détaillée en matière d'atténuation pour chacune des espèces en péril dans le contexte du projet dans son ensemble.

[164] Outre les mesures d'atténuation générales décrites dans le rapport d'examen préalable (et son annexe E), le rapport indique que des stratégies d'atténuation plus détaillées et plus précises seront élaborées dans le cadre du processus d'approbation de permis devant être mené avant de mener toute activité qui aurait une incidence sur les espèces en péril – l'alétris farineux et les deux espèces de couleuvres :

[TRADUCTION]

Des plans de gestion propres aux espèces seront préparés pour chacune des espèces en péril, en consultation avec les organes de réglementation afin de montrer que le projet ne mettra pas en danger la survie ou le rétablissement des espèces en péril. Les permis et les approbations requis en vertu de la *Loi sur les espèces en péril* et de la *Loi de 2007 sur les espèces en voie de disparition* de l'Ontario seront obtenus avant le début des activités de construction.

[165] À l'annexe E du rapport d'examen préalable, on aborde de façon plus approfondie la dépendance à l'égard des régimes d'approbation de permis afin de s'assurer que les espèces en péril ne subissent aucun effet environnemental important. À la section 4.2, [TRADUCTION] « Considérations provinciales », de l'annexe E, on explique les exigences relatives au régime de permis provincial et on conclut ce qui suit :

[TRADUCTION]

Les permis délivrés en vertu du paragraphe 17(2) (de la *Loi de 2007 sur les espèces en voie de disparition*) peuvent contenir des conditions que le MRN juge indiquées.

[166] Enfin, dans le rapport d'examen préalable et son annexe E, on décrit le [TRADUCTION] « comité de coordination sur les espèces en péril » comme un comité formé de [TRADUCTION] « représentants techniques d'organismes, y compris TC, le MTO, EC et le MRN, avec le soutien d'experts techniques supplémentaires, le cas échéant ». À l'annexe E, on décrit ainsi les objectifs du comité de coordination :

[TRADUCTION]

Le comité sera guidé par les buts et objectifs qui suivent :

- Garantir la mise en œuvre efficace des engagements en matière d'atténuation pour les espèces en péril pour le projet dans son ensemble.

[...]

En ce qui concerne le comité de coordination sur les espèces en péril, la gestion adaptative vise à représenter un engagement à prendre des mesures fondées sur des résultats liés à la surveillance et au suivi, qui garantiront la mise en œuvre efficace de mesures d'atténuation tout au long du cycle de vie du projet et qui confirmeront les conclusions de l'EE.

[167] Le demandeur soutient que les mesures d'atténuation indiquées dans le rapport d'examen préalable pour l'alétris farineux et les deux espèces de couleuvres ne sont pas « réalisables, sur les plans technique et économique », comme l'exige l'article 16 de la Loi. Premièrement, le demandeur fait valoir que les stratégies d'atténuation générales énumérées dans le rapport d'examen préalable ne constituent pas des façons réalisables d'atténuer les effets environnementaux reconnus sur ces espèces en péril. Deuxièmement, le demandeur soutient qu'il est inapproprié pour les autorités responsables de compter sur le processus d'approbation de permis prévu dans la LEVD de l'Ontario en vue d'élaborer des procédures d'atténuation plus précises pour les espèces en péril qui seraient touchées par le nouveau pont.

[168] Les défendeurs soutiennent qu'il était raisonnable pour les autorités responsables de conclure que les stratégies d'atténuation énumérées dans le rapport d'examen préalable étaient réalisables sur les plans technique et économique. Les défendeurs font valoir que ces stratégies d'atténuation avaient été élaborées dans le cadre d'un processus d'étude détaillée menée par des équipes d'experts, qui a donné lieu à un examen d'experts par Environnement Canada. Les défendeurs soutiennent que les autorités responsables n'avaient aucune obligation d'obtenir des éléments de preuve supplémentaires – ceux qui leur étaient présentés suffisaient à soutenir leur conclusion et il était raisonnable qu'elles s'appuient sur ces éléments de preuve.

[169] Qui plus est, les défendeurs soutiennent que les autorités responsables étaient en droit de compter sur le processus provincial d'approbation de permis pour élaborer des stratégies d'atténuation plus précises pour les espèces en péril.

[170] Le demandeur ne conteste pas la valeur des stratégies d'atténuation générales indiquées dans le rapport d'examen préalable. En fait, on s'imagine difficilement comment le demandeur pourrait blâmer les stratégies d'évitement indiquées aux présentes. Le demandeur soutient néanmoins qu'étant donné que les stratégies d'atténuation générales proposées ne devraient pas éliminer le risque pour les espèces en péril identifiées, les autorités responsables avaient l'obligation d'évaluer les stratégies d'atténuation proposées pour les espèces en péril dans les approbations de permis plutôt que de simplement compter sur ces permis sans examiner les stratégies d'atténuation qu'ils présentaient.

[171] Le demandeur soutient que les stratégies d'atténuation précises proposées pour les deux espèces de couleuvres et l'alétris farineux ne sont pas réalisables sur le plan technique. Les stratégies d'atténuation contestées par le demandeur sont les stratégies précises élaborées conformément au processus de demande de permis prévu dans la LEVD de l'Ontario.

[172] Le demandeur est en désaccord avec les mesures d'atténuation requises indiquées dans le permis délivré par le ministère des Richesses naturelles de l'Ontario en vertu de l'alinéa 17(2)d) de la LEVD de l'Ontario. Ce permis détaillé permet, sous réserve des conditions qu'il impose, au ministère des Transports de mener des activités qui seraient autrement interdites par la LEVD en ce qui concerne la couleuvre à petite tête, la couleuvre fauve de l'Est et l'alétris farineux, entre autres espèces. Le permis compte 46 pages et 10 annexes détaillées.

[173] Afin de donner une idée des détails à fournir pour obtenir le permis, je reproduis ici l'une des 16 conditions imposées pour la couleuvre à petite tête. Je précise que la même spécificité et la même longueur sont imposées pour la couleuvre fauve de l'Est et l'alétris farineux :

[TRADUCTION]

b. Le MTO élaborera un plan de gestion pour la couleuvre à petite tête, que le MRN doit approuver, avant de mener toute activité de construction qui aura une incidence sur les couleuvres à petite tête qui se trouvent dans l'empreinte de la LEVD. Le plan de gestion de la couleuvre à petite tête approuvé présentera des renseignements détaillés sur les buts, les méthodes et les techniques que le MTO adoptera pour les activités liées à la couleuvre à petite tête et il devra, à tout le moins, aborder chacun des éléments qui suivent :

- i) Fenêtre de synchronisation de la construction
- ii) Méthodes de capture et de libération
- iii) Fenêtres de synchronisation pour la capture et la libération
- iv) Méthodes et échéanciers pour l'amélioration, la restauration et la création d'habitats
- v) Protocoles et conceptions pour la création de caractéristiques clés de l'habitat
- vi) Stratégie de gestion adaptative

[174] Le demandeur a contesté les plans d'atténuation proposés pour les motifs qui suivent. En ce qui concerne les deux espèces de couleuvres, le demandeur soutient que le plan en vue de créer un nouvel habitat pour la couleuvre afin de remplacer celui qui sera détruit pour construire le nouveau pont aborde de façon inadéquate la menace pour les deux espèces causée par la destruction de leur habitat. En ce qui concerne l'alétris farineux, le demandeur soutient que le plan visant à transplanter l'espèce est inadéquat parce que la transplantation ne s'avère aucunement efficace pour cette espèce.

[175] En appui à son argument, le demandeur a invoqué des rapports générés dans le cadre du processus d'approbation de permis lancé par le MTO en vertu de la LEVD de l'Ontario et sur les contestations de ces rapports. Les parties s'entendent sur le fait qu'aucun de ces rapports et aucune

des contestations connexes ne se trouvaient devant les décideurs et ils n'ont pas été invoqués dans le rapport d'examen préalable. Le demandeur a soutenu que les rapports originaux auraient dû être présentés aux décideurs, mais qu'ils ne l'ont pas été en raison d'un jugement erroné sur leur contenu.

[176] La Cour conclut que ces éléments de preuve sont liés aux mesures d'atténuation étudiées par la province en vertu de la LEVD de l'Ontario et que leur substance est pondérée et étudiée adéquatement dans le cadre des travaux scientifiques menés au ministère des Richesses naturelles de l'Ontario afin de traiter les demandes de permis en vertu de la LEVD. La question en vue de savoir si la substance soutient la délivrance d'un permis par le ministère de l'Ontario fait l'objet d'un examen devant la Cour divisionnaire de l'Ontario. Les autorités responsables sont en droit de se tourner vers le système judiciaire de l'Ontario pour garantir que le permis a été délivré de façon appropriée. Ils sont tout aussi en droit de faire confiance aux autorités provinciales dans l'exécution de leurs responsabilités : voir aussi *West Vancouver (District) c Colombie-Britannique*, 2005 CF 593 (WL Can), où le juge Lemieux a conclu que les autorités responsables fédérales avaient compté à juste titre sur le ministère des Transports de la Colombie-Britannique pour élaborer des mesures d'atténuation détaillées après que de plus amples détails aient été établis sur le projet proposé :

¶102 Je conviens avec les avocats du Canada et de la Colombie-Britannique que les AR étaient saisies d'une preuve plus que suffisante qui leur permettait d'évaluer les répercussions environnementales du chablis dans le secteur en cause et d'en examiner l'importance au regard de techniques d'atténuation connues qui ne peuvent être mises en œuvre à l'étape de la conception préliminaire, mais qui devront plutôt être prises une fois que la conception de l'autoroute aura pris forme.

[...]

¶104 Dans les circonstances, il était raisonnable de la part des AR de se fonder sur l'engagement du ministère des Transports de la Colombie-Britannique à prendre des mesures d'atténuation au moyen d'études de suivi en temps opportun.

[177] La Cour conclut qu'il était raisonnable pour les autorités responsables de conclure que le projet de nouveau pont n'aurait pas d'effets environnementaux néfastes considérables en ce qui concerne les dommages causés aux espèces en péril vu les éléments de preuve qui leur étaient présentés. Ces éléments ne comprenaient pas les rapports présentés au ministère des Richesses naturelles de l'Ontario décrits ci-dessus. L'équipe d'étude spécialisée embauchée par les autorités responsables a mené des études et a formulé des recommandations, qui ont ensuite fait l'objet de commentaires et qui ont été modifiées.

[178] Comme il est indiqué ci-dessus, à l'annexe E au rapport d'examen préalable, on indique que des mesures d'atténuation détaillées pour les espèces en péril seront élaborées outre les mesures d'atténuation générales prévues de façon explicite dans le rapport d'examen préalable une fois les demandes de permis obtenues en vertu de la *Loi de 2007 sur les espèces en voie de disparition* de l'Ontario :

1.2. Objet

Vu l'étape de conception préliminaire du projet, il n'est pas possible à l'heure actuelle de présenter des mesures d'atténuation pour les espèces en péril. En outre, la majorité des mesures d'atténuation proposées liées aux espèces en péril seront assujetties à une approbation définitive par Environnement Canada (EC) ou le ministère des Richesses naturelles (MRN) de l'Ontario par l'intermédiaire des processus de délivrance de permis prévus dans la *Loi sur les espèces en péril* (LEP) fédérale et la *Loi de 2007 sur les espèces en voie de disparition* (LEVD) de l'Ontario. [...]

[179] Comme il est indiqué ci-dessus, le rapport d'examen préalable faisait partie d'un processus complexe de coordination entre les autorités fédérales et provinciales, ainsi que les autorités américaines fédérales et de l'État. Le processus a été conçu afin de réduire le chevauchement et le gaspillage. Il s'agit d'un objet important de la Loi, comme il est indiqué à l'article 4 :

4(1) La présente loi a pour objet :

[...]

b.1) de faire en sorte que les autorités responsables s'acquittent de leurs obligations afin d'éviter tout double emploi dans le processus d'évaluation environnementale;

b.2) de promouvoir la collaboration des gouvernements fédéral et provinciaux, et la coordination de leurs activités, dans le cadre du processus d'évaluation environnementale de projets;

[...]

[180] Qui plus est, la Cour a reconnu que la LCEE n'exige pas de mettre au point tous les détails entourant les mesures d'atténuation avant l'acceptation du rapport d'examen préalable. La juge Tremblay-Lamer, dans *Pembina Institute for Appropriate Development c Canada (procureur général)*, 2008 CF 302 (C.F.), a indiqué ce qui suit aux paragraphes 23 et 24 :

¶ 23. L'évaluation de la suffisance et de l'exhaustivité des éléments de preuve se fait en tenant compte de la nature préliminaire de l'évaluation de la Commission. Dans l'arrêt *Express Pipelines*, précité, au par. 14, le juge Hugessen a élaboré sur la nature prédictive et préliminaire du rôle de la Commission :

La Cour se refuse de modifier à la légère l'opinion de la Commission suivant laquelle elle disposait de suffisamment d'éléments de preuve pour pouvoir s'acquitter de cette fonction « le plus tôt possible au stade de la planification du projet, avant la prise d'une décision irrévocable » (voir le paragraphe 11(1)). De par sa nature, le rôle de la Commission consiste à faire des prévisions et il n'est pas étonnant que la loi envisage explicitement

la possibilité de programmes « de suivi ».
D'ailleurs, compte tenu de cette tâche, nous doutons qu'on ne puisse jamais en arriver à une évaluation environnementale définitive et infaillible.

Cette opinion a été partagée par le juge Sexton dans l'arrêt *Inverhuron & District Ratepayers' Association c. Canada (Ministre de l'Environnement)*, 2001 ACF 203, [2001] A.C.F. n° 1008 (QL) au par. 55. En conséquence, compte tenu de la fonction de la Commission qui consiste à établir des prévisions et de l'existence de programmes de suivi prévus par la LCEE, l'évaluation que la Commission porte sur l'importance n'a pas pour effet d'éliminer l'incertitude entourant les effets d'un projet. ¶24. De même, il est évident que l'évaluation des effets environnementaux, y compris des mesures d'atténuation, ne doit pas se concevoir comme un événement précis et isolé. À cet égard, le juge Mackay a souligné dans *Union of Nova Scotia Indians c. Canada (Procureur général)*, [1997] 1 C.F. 325, [1996] A.F.C. n° 1373 (QL), au par. 32, T.D.), qu'il n'était pas convaincu que la LCEE exige que tous les détails concernant les mesures d'atténuation soient réglés avant que l'on accepte le rapport d'examen. Il a ajouté que le processus d'évaluation était « permanent et dynamique » par nature et donnait lieu à un dialogue constant entre le promoteur, les autorités responsables et les groupes communautaires en cause.

[181] Le paragraphe 20(1.1) de la Loi définit l'ampleur du pouvoir des autorités responsables de tenir compte de mesures d'atténuation. On prévoit particulièrement, à l'alinéa b), qu'une autorité responsable peut prendre en compte des mesures d'atténuation qui ne relèvent pas de la compétence législative du gouvernement, mais « dont elle est convaincue qu'elle sera appliquée par une autre personne ou un autre organisme ».

[182] En l'espèce, le rapport d'examen préalable reconnaît précisément qu'il faudra élaborer des mesures d'atténuation à mesure que le projet de nouveau pont progresse. Cette décision dépend de

la mise en œuvre de mesures d'atténuation efficaces. Le rapport d'examen préalable indique que ces mesures d'atténuation seront élaborées dans le cadre du processus d'approbation de permis.

[183] Il était raisonnable pour les décideurs de s'appuyer sur le régime créé par la LEVD de l'Ontario afin d'atténuer d'éventuels dommages aux végétaux et aux espèces de couleuvres en péril. Ces lois spécialisées sont conçues pour protéger des espèces en péril. Elles sont obligatoires et il était raisonnable pour les décideurs d'être convaincus qu'elles seraient appliquées adéquatement. Bien entendu, les demandeurs peuvent contester ces décisions, comme ils l'ont fait. Aux fins de la présente demande, la question qui se pose est celle relativement délimitée qui vise à savoir s'il était raisonnable pour une autorité responsable en vertu de la Loi de compter sur les régimes d'approbation de permis en tant qu'élément de sa décision visant à garantir des stratégies d'atténuation appropriées pour les espèces en péril. La Cour conclut qu'il était raisonnable de compter sur ces régimes et que cela relevait du pouvoir d'une autorité responsable en vertu de la Loi.

B. Travail sur le terrain

[184] Le demandeur soutient que le travail sur le terrain mené pour découvrir d'éventuelles espèces sauvages et d'éventuels végétaux touchés par le projet de nouveau pont était inadéquat.

[185] Le rapport d'examen préalable renvoie aux études techniques provinciales en tant que sources des données qu'il présente. À l'annexe E au rapport d'examen préalable, [TRADUCTION] « Approche d'atténuation supplémentaire pour les espèces en péril », on fait la description sommaire du processus d'étude à la section 4.0 :

[TRADUCTION]

Vu les renseignements collectés auprès de sources secondaires et en consultation avec les organes de réglementation, des enquêtes détaillées et appropriées selon la saison ont été menées sur le terrain pendant plusieurs années afin de dresser l'inventaire des caractéristiques du patrimoine et d'effectuer des relevés des espèces en péril. Les enquêtes sur les espèces en péril comprenaient des relevés détaillés de la population et de la distribution pour les espèces végétales, les mollusques, les poissons, les reptiles, les amphibiens, les oiseaux et les mammifères. Les enquêtes ont été menées selon des protocoles uniformisés et elles comprenaient des relevés du nombre de tiges, des relevés par dénombrement ponctuel, des relevés par capture-marquage-recapture, des relevés par dispositif de radiotélémétrie, des relevés de pêche à l'électricité, des relevés visuels et des relevés de reconnaissance de mollusques.

[186] À la section 2.1, on décrit aussi la méthode selon laquelle les relevés sur le terrain ont été menés :

[TRADUCTION]

Selon les renseignements collectés auprès de la source secondaire, un certain nombre d'espèces visées par les lois fédérales et provinciales ont été identifiées dans la région élargie du comté de Windsor-Essex. À partir de cette liste détaillée d'espèces, des relevés sur le terrain ont été menés à répétition de 2006 à 2009, qui ciblaient précisément la végétation, les poissons et les espèces fauniques, ainsi que les secteurs de patrimoine naturel. Selon ces travaux, il a été confirmé que les espèces qui suivent se trouvaient dans la superficie maximale des solutions de rechange pratiques combinées et des terres adjacentes situées dans les 120 mètres du droit de passage (zone de projet). [...]

[187] Le rapport d'examen préalable sous-entend donc que des enquêtes sur les espèces ont été menées pendant un certain nombre d'années, ce qui a donné lieu à des études détaillées. Le demandeur soutient que les éléments de preuve n'appuient pas cette description du processus

d'étude. Au contraire, le demandeur fait valoir que les éléments de preuve indiquent que les seules études menées pour trouver des espèces comprises dans la portée du projet étaient les suivantes :

1. Des enquêtes sur le terrain pour les espèces fauniques menées par deux biologistes qui ont collaboré sans utiliser d'équipement spécialisé pendant 36 jours en tout; 33 jours au cours d'une période de six mois en 2006 et trois jours au cours d'un mois en 2007;
2. Des enquêtes sur le terrain menées pour la végétation et les communautés végétales effectuées par deux à quatre botanistes qui ont collaboré pendant 29 jours en tout au cours d'une période de six mois en 2006;
3. Des enquêtes sur le terrain en vue d'obtenir plus de renseignements sur des plantes vasculaires rares de juin à octobre 2008, à des dates non précisées.

[188] Les défendeurs soutiennent qu'il était raisonnable pour les autorités responsables de s'appuyer sur les travaux approfondis menés par les équipes d'études spécialisées dans la zone du nouveau pont et sur les conclusions relatives aux espèces en péril situées dans la zone du projet. Les défendeurs soutiennent qu'il suffisait de mener des travaux sur le terrain pendant 36 jours en 2006-2007, suivis d'études sur le terrain propres à chaque espèce, de 2007 à 2009.

[189] Qui plus est, les défendeurs soutiennent que la décision reconnaît que les espèces sauvages sont mobiles; c'est pourquoi elle présente des exigences relatives à un plan de contingence et compte sur les processus d'approbation de permis.

[190] La Cour conclut qu'il était raisonnable pour les autorités responsables de s'appuyer sur les travaux sur le terrain menés par les équipes d'études spécialisées. Comme il a été reconnu dans *Inverhuron & District Ratepayers' Assn. v. Canada (Minister of the Environment)*, 2001 CAF 203 :

[...] [L]e processus d'évaluation environnementale est déjà un processus long et ardu, tant pour les défenseurs que pour les adversaires d'un projet. Faire de la juridiction de contrôle une

« académie des sciences » - [...] serait à la fois contre-productif et contraire à l'économie de la *Loi*. [Références omises]

[191] La Cour a comme rôle de déterminer si les autorités responsables ont suivi le processus statutaire approprié : *Bow Valley*, précité, au paragraphe 78.

[192] Vu les éléments de preuve présentés à la Cour, aucune erreur ne semble avoir été commise dans la façon dont les équipes d'étude spécialisée ont mené leurs relevés sur le terrain. Les demandeurs sous-entendent que 29 ou 36 jours ne sont pas suffisants; ils n'ont cependant présenté aucun élément de preuve sur la pratique standard dans cette région. En l'absence de ces éléments de preuve et en l'absence de toute indication de mauvaise foi, la Cour n'est pas prête à remettre en question le fait que les défendeurs se soient appuyés sur le travail sur le terrain.

[193] En outre, la Cour conclut que le long processus de commentaires et d'examen mené par les autorités responsables auprès de membres du public et d'organismes experts fédéraux, y compris Environnement Canada, soutient la thèse des défendeurs selon laquelle il était raisonnable pour les autorités responsables de s'appuyer sur les relevés menés sur le terrain. Tout défaut dans ces processus aurait pu être soulevé à tout moment pendant le processus de commentaires et d'examen. En fait, on recense tellement d'exemples de cas où des autorités expertes, surtout Environnement Canada, ont effectivement critiqué la méthodologie ou les conclusions des équipes d'experts que le rapport d'examen préalable a été modifié en conséquence.

[194] La Cour conclut qu'il était raisonnable pour les autorités responsables de s'appuyer sur les relevés sur le terrain menés par les équipes d'étude spécialisée. Qui plus est, la Cour reconnaît que si

une espèce en péril était découverte au cours d'une étape ultérieure, aucune activité ne pourrait se poursuivre avant d'avoir obtenu les permis requis.

C. Oiseaux migrateurs

[195] Les Lignes directrices fédérales d'évaluation environnementale indiquent que le rapport d'examen préalable déterminera des mesures en vue d'atténuer les collisions d'oiseaux avec le pont proposé. Dans le tableau 2, « Questions à examiner », sous « Espèces fauniques et leur habitat et oiseaux migrateurs », les Lignes directrices d'évaluation environnementale dressent la liste de questions précises à examiner :

- 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), [conformément à l'approche établie dans le plan de travail sur le 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, y compris les milieux urbains (souvent, les oiseaux migrateurs utiliseront des structures d'origine humaine en tant qu'abri), qui sont utilisés comme couloirs de passage vers des habitats importants.
- Détermination des effets prévisibles du projet, pendant la construction et l'exploitation, accompagnée d'un examen de tout risque additionnel de collisions d'oiseaux.
- Description des mesures d'atténuation proposées, y compris les mesures qui seront mises en œuvre pour assurer la conformité avec la *Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs*, la *Loi sur les espèces en péril* et leurs règlements.
- Détermination des mesures mises en place pour atténuer les collisions d'oiseaux avec le pont.
- Opinion sur l'importance des effets résiduels et des conséquences écologiques.

[196] Le [TRADUCTION] « plan de travail pour le patrimoine naturel » auquel on renvoie dans la version anglaise des Lignes directrices d'évaluation environnementale est le [TRADUCTION] « plan de travail sur le patrimoine naturel provisoire », version 2, en date de mars 2006 (le « plan de travail sur le patrimoine naturel »).

[197] Des exigences détaillées sur la collecte de données et l'analyse en ce qui concerne les oiseaux migrateurs sont indiquées dans le plan de travail sur le patrimoine naturel, dans la description des tâches à effectuer à l'étape 4.

[198] En fonction du travail sur le terrain mené, le rapport d'évaluation des répercussions sur le patrimoine naturel de 2008 suggérait au partenariat de mener une analyse supplémentaire de l'incidence du projet de nouveau pont sur les oiseaux migrateurs.

[TRADUCTION]

Il faudrait songer à effectuer une enquête sur les oiseaux migrateurs à l'emplacement du passage pour confirmer les espèces, la taille de la population et le comportement des oiseaux qui migrent et habitent le long de la rivière Détroit. Les enquêtes devraient comprendre des études par radar mobile avec des enregistrements acoustiques et des dénombrements ponctuels pendant les pics de migration au printemps et à l'automne. D'autres discussions auront lieu avec les autorités canadiennes et américaines de protection de la faune en vue de déterminer la nécessité et le niveau d'évaluation requis.

[199] Au printemps 2009, une étude par radar a effectivement été menée et a été terminée en juillet 2009 : la Detroit River International Crossing Project Bird Migration Radar Study – Preliminary Report, July 2009 (l'analyse préliminaire de données radar sur les oiseaux migrateurs de juillet 2009). Aucune étude acoustique n'a été menée à ce moment.

[200] L'analyse préliminaire de données radar sur les oiseaux migrateurs de juillet 2009 expliquait l'importance de l'évaluation des risques pour les oiseaux migrateurs :

[TRADUCTION]

10.2 Risque pour les oiseaux migrateurs

[...] L'incidence cumulative d'ouvrages artificiels sur les populations d'oiseaux migrateurs est frappante. À titre d'exemple, on estime que de 4 à 50 millions d'oiseaux meurent chaque année après être entrés en collision avec des tours de communication, et possiblement autant que 174 millions à la suite de collisions avec des lignes électriques et de 98 à 980 millions peuvent mourir après être entrés en collision avec des immeubles et des fenêtres (Erickson *et coll.*, 2001). Il est donc important de réduire au minimum, dans la mesure du possible, le taux de mortalité lié à la structure.

[201] L'analyse préliminaire de données radar sur les oiseaux migrateurs de juillet 2009 visait à déterminer le nombre d'oiseaux volant dans des [TRADUCTION] « zones à risque » définies par les zones qu'occuperaient les deux options de pont proposées – un pont à haubans et un pont suspendu – et à décrire les trajectoires de vol des oiseaux. L'analyse indiquant que selon ses données, des dizaines de milliers d'oiseaux migrateurs pourraient être menacés par un nouveau pont :

[TRADUCTION]

9.0 DISCUSSION

9.1 Proportion d'oiseaux volant dans les zones à risque

Les données radar ont indiqué les altitudes de vol des oiseaux Migrateurs nocturnes, qui ont par la suite été regroupés selon neuf bandes d'altitude correspondant à différentes positions verticales en lien avec les structures proposées et le pont Ambassador existant Bridge. Le pont Ambassador occupe les trois bandes d'altitude les plus basses, à une hauteur de 111 m (jusqu'en haut de la tour). Le pont Ambassador constituerait donc un obstacle pour 26 % (13 066) des cibles enregistrées par le radar vertical. L'option de pont suspendu occupe les quatre bandes d'altitude les plus basses, avec une hauteur de 138 m. Elle constituerait un obstacle pour 33 % (17 180) des cibles enregistrées par le radar vertical. L'option du pont à haubans aurait une hauteur correspondant à près du double de celle de l'option de pont suspendu, à 250 m. Cette option constituerait un obstacle pour 68 % (35 718) des cibles enregistrées par le radar vertical.

[202] L'étude concluait que les deux options de pont posent des risques pour les oiseaux migrateurs, même si la conception de pont suspendu était moins dommageable :

[TRADUCTION]

En fonction des résultats de cette étude, une conception de pont à haubans poserait un risque pour près du double d'oiseaux migrateurs que l'option de pont suspendu et elle pourrait représenter un obstacle important à la migration de long de la rivière Détroit puisqu'elle « occupe » une partie considérable de l'altitude à laquelle la plupart des oiseaux migrateurs volaient. L'option de pont suspendu a un profil moins élevé et poserait un risque moindre pour les oiseaux migrateurs. Les deux conceptions de pont poseraient un risque pour des milliers d'oiseaux migrateurs chaque saison; toutefois, les éléments de preuve disponibles suggèrent que seul un petit pourcentage d'oiseaux entrerait en collision avec la structure.

[203] L'analyse préliminaire de données radar sur les oiseaux migrateurs de juillet 2009 avertissait toutefois que sa conclusion était limitée en raison de la période restreinte pendant laquelle l'étude avait été menée :

[TRADUCTION]

Ces conclusions se fondent sur un relevé radar mené pendant un mois pendant la deuxième partie de la migration printanière de 2009. Ces conclusions sont donc considérées comme préliminaires. On propose d'effectuer un deuxième relevé radar du 1^{er} septembre au 15 octobre 2009 afin d'observer la migration automnale. Les résultats du relevé radar de l'automne seront comparés aux résultats de l'analyse de données radar du printemps en vue de cerner des disparités ou des exceptions à ces résultats préliminaires. Ce rapport sera mis à jour à l'automne 2009 afin d'intégrer les résultats du relevé radar de la migration automnale en vue de cerner des ressemblances et des différences entre les migrations du printemps et de l'état et de déterminer si les conclusions préliminaires tirées ici demeurent valides.

[204] Même si elle visait à identifier les oiseaux qui seraient touchés par un nouveau pont, l'analyse préliminaire de données radar sur les oiseaux migrateurs de juillet 2009 renvoie à des options d'atténuation pour prévenir les collisions d'oiseaux avec la structure de pont qui sera éventuellement retenue :

[TRADUCTION]

10.0 CONCLUSIONS

10.1 Atténuation

Des études ont montré que le type d'éclairage utilisé sur les tours de communication a eu une incidence sur les taux de mortalité des oiseaux migrateurs nocturnes. On croit que les oiseaux peuvent devenir plus désorientés quand ils sont exposés à des feux rouges vu la sensibilité spectrale de l'œil aviaire (Gauthreaux et Belser 2006). De temps à autre, à tout le moins, les oiseaux migrateurs obtiennent des renseignements sur l'orientation par magnétoréception, et cette dernière peut être influencée par certaines longueurs d'onde d'éclairage (Gauthreaux and Belser 2006).

Selon un certain nombre d'études, beaucoup plus d'oiseaux convergeront vers les tours qui utilisent des lumières stroboscopiques rouges et des feux rouges plutôt que des lumières stroboscopiques blanches (Gehring et coll. 2009; Manville 2005; Gauthreau et Belser 2006; Ogden 1996). Afin de réduire le nombre de collisions d'oiseaux migrateurs avec le pont qui enjambe la rivière Détroit, il serait préférable d'utiliser un éclairage stroboscopique blanc. Une source a suggéré d'utiliser également des feux bleus à faible intensité pour le projet pilote d'avertissement/obstruction du pont (Manville 2005). Pour les câbles de suspension du pont et l'éclairage du tablier, un éclairage DEL bleu à faible consommation énergétique et directionnel pourrait être utilisé (Manville 2005). En outre, des recommandations ont été formulées afin de ne pas utiliser l'éclairage diffusant qui pointe vers le sol à partir du sol pour illuminer les ponts. S'il faut mettre en place cette forme d'éclairage, un protocole doit être lancé pour s'assurer que cet éclairage pourra être éteint pendant les saisons migratoires (Gauthreaux and Belser 2006).

Afin de réduire au minimum toute mortalité massive pendant la migration, il faut prendre des mesures pour garantir l'utilisation d'un éclairage approprié sur le pont. Dans la mesure du possible, il faudrait installer un éclairage stroboscopique blanc plutôt que des feux incandescents ou stroboscopiques blancs. L'éclairage diffusant dirigé vers le ciel ne devrait pas être utilisé, à tout le moins pendant les périodes de migration. S'il faut utiliser ce type d'éclairage, il

faudrait installer des écrans pour les feux et un protocole devrait indiquer que l'éclairage diffusant doit être éteint pendant les pics de migration ou en cas de conditions météorologiques défavorables.

[205] Le rapport d'examen préalable adopte les stratégies d'atténuation générales auxquelles l'analyse préliminaire de données radar sur les oiseaux migrateurs renvoie; à la section 7.8, on indique que des stratégies d'atténuation seront élaborées en fonction d'études supplémentaires :

[TRADUCTION]

Les répercussions de collisions possibles sur les oiseaux migrateurs en raison de la présence du pont seront atténuées par l'utilisation d'un éclairage approprié pour le pont, comme l'utilisation de feux bleus, turquoise ou verts à longueur d'onde inférieure et en évitant d'utiliser des feux rouges et jaunes dans la mesure du possible. Étant donné que les répercussions possibles sur les oiseaux migrateurs seraient liées à la conception et à la hauteur du pont, et que la conception du pont n'a pas encore été arrêtée, des mesures d'atténuation précises seront intégrées pendant le processus de conception définitive du pont. D'autres études seront menées en consultation avec les organes de réglementation appropriés.

[...] On conclut qu'avec la mise en œuvre de mesures d'atténuation, il est peu probable que des effets résiduels néfastes considérables surviennent. Un programme de suivi sera aussi élaboré afin de s'assurer que les effets sont tels que prévus et que les mesures d'atténuation sont efficaces.

[206] La première étude supplémentaire menée était l'analyse de données radar sur les oiseaux migrateurs de suivi recommandée dans l'analyse de données radar sur les oiseaux migrateurs de juillet 2009. L'analyse de données radar de suivi a été présentée en mars 2010 (l'analyse de données radar de mars 2010). Dans l'analyse de données radar de suivi de mars 2010, on modifiait certaines conclusions du rapport de juillet 2009; on concluait entre autres qu'un nombre plus élevé d'oiseaux que celui indiqué dans la première étude migrent.

[207] Le demandeur soutient premièrement que les autorités responsables n'ont pas mené les enquêtes qu'elles s'étaient engagées à mener dans les Lignes directrices fédérales d'évaluation environnementale. En particulier, le demandeur soutient que les autorités responsables n'ont pas adéquatement

1. décrit les oiseaux migrateurs qui fréquentent la zone de projet;
2. cerné les effets prévus du projet sur les oiseaux migrateurs pendant la construction et l'exploitation;
3. décrit des mesures d'atténuation proposées, particulièrement des [TRADUCTION] « mesures en vue d'atténuer les collisions d'oiseaux avec le pont proposé » comme l'exigent les Lignes directrices d'évaluation environnementale.

[208] Deuxièmement, le demandeur soutient que les autorités responsables avaient l'obligation légale, selon l'interprétation de la phrase « mesures d'atténuation réalisables, sur les plans technique et économique » afin de déterminer des mesures d'atténuation précises avant de rendre la décision. Cet argument est étroitement lié au premier. Le demandeur soutient que les autorités responsables ont commis une erreur en s'appuyant sur des mesures futures imprécises en tant que « mesures d'atténuation » possibles.

[209] Enfin, le demandeur soutient que les autorités responsables ont violé le principe de précaution en s'appuyant sur la promesse d'études futures sur les oiseaux migrateurs pour déterminer qu'il n'y avait aucun effet environnemental négatif important. S'il a été impossible de déterminer les effets néfastes du projet de nouveau pont sur les oiseaux migrateurs dans le rapport d'examen préalable, on ne peut donc pas dire que les effets ne seraient pas considérables. Qui plus est, même si cela suffisait, rien ne prouve que des programmes de suivi ont été mis en place.

[210] Les défendeurs font valoir qu'il était raisonnable pour les autorités responsables de conclure qu'aucun effet environnemental négatif important ne serait causé à la suite de collision d'oiseaux migrateurs avec le pont.

[211] Au moment de rendre la décision, les autorités responsables possédaient les éléments de preuve sur les effets possibles de tout pont – suspendu ou à haubans – sur les oiseaux migrateurs auxquels on renvoie dans l'analyse préliminaire de données radar sur les oiseaux migrateurs de juillet 2009.

[212] En vertu de l'article 20 de la Loi, les autorités responsables doivent être convaincues que le projet de nouveau pont n'aura pas d'effets environnementaux négatifs importants, compte tenu des mesures d'atténuation réalisables, sur les plans technique et économique, connues.

[213] En l'espèce, la Cour n'est pas d'accord avec la prétention du demandeur selon laquelle les autorités responsables ont approuvé le projet en fonction de mesures d'atténuation qui n'avaient pas encore été élaborées. Au contraire, la Cour conclut que la décision était en fait que les stratégies d'atténuation générales indiquées dans le rapport d'examen préalable (utilisation d'un éclairage d'un type et d'une couleur appropriés pour le pont) convainquaient les décideurs de l'absence d'effets environnementaux négatifs importants. Même si le rapport d'examen préalable s'engage à élaborer des mesures d'atténuation supplémentaires une fois la conception* définitive du pont retenue, l'analyse préliminaire de données radar sur les oiseaux migrateurs de juillet 2009 indique clairement les principales façons d'atténuer les risques que pose le pont aux oiseaux migrateurs. On mentionne entre autres d'utiliser un éclairage approprié et on conclut que les risques que les

conceptions proposées pour le pont posent pour les oiseaux migrateurs seront efficacement atténués. (*Le partenariat prévoit d'utiliser une entité « privépublic » pour concevoir, construire et exploiter le nouveau pont.)

[214] La Cour conclut donc que les autorités responsables se sont acquittées adéquatement de leurs fonctions en vertu de la Loi et des tâches qu'elles s'étaient engagées à mener dans les Lignes directrices d'évaluation environnementale. La jurisprudence établit qu'un rapport d'examen préalable et une décision en vertu de la LCEE peuvent décrire des mesures d'atténuation qui seront présentées en détail et réglées plus tard, lorsque le projet exact sera déterminé. Cela est conforme à la nature préliminaire et prévisible d'une évaluation environnementale : voir *Pembina*, précité, aux paragraphes 23 et 24.

[215] En l'espèce, à la suite de la décision, les autorités responsables doivent prendre une décision sur la conception du pont. À ce point, les études ont indiqué que les mesures d'atténuation à prendre pour les oiseaux migrateurs sont liées à l'éclairage, qui devra, dans la mesure du possible, être de trois couleurs précises : des feux bleus, turquoise ou verts à faible intensité et à faible longueur d'onde. Le rapport d'examen préalable a aussi indiqué qu'on éviterait d'utiliser deux couleurs précises (feux rouges et jaunes). La Cour a demandé à l'avocat du demandeur comment il était possible de préciser encore plus ces mesures d'atténuation outre le fait d'indiquer l'emplacement et la couleur exacts de chaque feu. Bien entendu, on ne peut le faire tant que la conception n'est pas absolument terminée. Par conséquent, les mesures d'atténuation ne peuvent pas être plus précises à l'heure actuelle.

[216] La Cour conclut qu'il était raisonnable pour les autorités responsables de conclure qu'elles disposaient d'éléments de preuve suffisants pour leur permettre de déterminer que les risques posés par la conception du pont ne constitueraient pas un « effet environnemental négatif important ».

[217] En ce qui concerne les programmes de suivi, la Cour conclut qu'il était aussi raisonnable pour les autorités responsables d'élaborer des programmes de suivi une fois la conception du pont déterminée et l'emplacement et la couleur de chaque feu précisés.

Question n° 5 du Sierra Club : Les autorités responsables sont-elles tenues d'évaluer de nouveau le projet de nouveau pont étant donné que sa superficie au sol avait été élargie?

[218] Le demandeur soutient que le projet du PFIDR tel qu'évalué avait changé à deux égards par rapport au moment où il a été évalué :

1. Une zone tampon supplémentaire de 100 m a été ajoutée entre l'autoroute et les maisons sur des portions non couvertes de la route;
2. L'entente de financement entre Transports Canada et le MTO, en vertu de laquelle le MTO doit acheter le terrain requis pour la zone tampon supplémentaire n'a pas encore été conclu, mais elle pourrait faire entrer en jeu l'article 5 de la Loi.

L'avocate du Sierra Club n'a pas poursuivi cet argument à l'audience, mais elle a indiqué qu'elle invoquerait son argument écrit dans son mémoire.

[219] Le demandeur soutient que la zone tampon supplémentaire de 100 mètres déclenche l'article 24 de la Loi, qui indique ce qui suit :

24 (1) Si un promoteur se propose de mettre en œuvre, en tout ou en partie, un projet ayant déjà fait l'objet d'une évaluation environnementale, l'autorité responsable doit utiliser l'évaluation et le rapport correspondant dans la mesure appropriée pour l'application des articles 18 ou 21 dans chacun des cas suivants :

a) le projet n'a pas été mis en œuvre après l'achèvement de l'évaluation;

- b) le projet est lié à un ouvrage à l'égard duquel le promoteur propose une réalisation différente de celle qui était proposée au moment de l'évaluation;
- c) les modalités de mise en œuvre du projet ont par la suite été modifiées;
- d) il est demandé qu'un permis, une licence ou une autorisation soit renouvelé, ou qu'une autre mesure prévue par disposition réglementaire soit prise.

(2) Dans les cas visés au paragraphe (1), l'autorité responsable veille à ce que soient apportées au rapport les adaptations nécessaires à la prise en compte des changements importants de circonstances survenus depuis l'évaluation et de tous renseignements importants relatifs aux effets environnementaux du projet.

Cela signifie que, même si les autorités responsables sont en droit d'utiliser le premier rapport d'examen préalable dans la mesure où il est pertinent, elles doivent apporter les rajustements appropriés.

[220] En ce qui concerne le financement pour le projet de nouveau pont, le demandeur soutient qu'une fois l'entente de financement conclue, le paragraphe 5(1) de la Loi, qui exige de mener une évaluation lorsqu'une autorité responsable accorde un financement pour un projet, peut être déclenché.

[221] Les défendeurs soutiennent que la zone tampon supplémentaire de 100 mètres est un projet totalement distinct mené par le gouvernement provincial et qu'elle n'est pas incluse dans la portée de la décision. Qui plus est, ce projet est postérieur à la décision faisant l'objet du contrôle. Les défendeurs soutiennent que seule la province de l'Ontario acquerra les terrains décrits auprès des propriétaires qui ne souhaitent pas demeurer dans les environs du nouveau pont. Ces terrains ne constituent pas une partie requise du projet de nouveau pont.

[222] La Cour est d'accord avec les défendeurs. Les terrains seront achetés auprès de propriétaires qui ne souhaitent pas se trouver à moins de 100 mètres de la nouvelle promenade. Les terrains relèvent entièrement de la compétence provinciale et le financement est accordé à la province en vertu d'une entente avec la ville de Windsor. Les 100 mètres supplémentaires d'espèce n'auraient pas pu être considérés comme faisant partie d'une analyse des effets cumulatifs puisque cette question est survenue après la décision. Par conséquent, il n'y a aucune exigence d'évaluer ce terrain acheté par la province de l'Ontario en tant que zone tampon en vertu de la LCEE.

[223] En ce qui concerne le déclenchement possible de l'article 5, la Cour ne peut être saisie de cette question dans l'abstrait. Si une entente de financement qui déclenche l'article de la Loi devait être conclue, il sera possible de formuler cette question à ce moment.

FRAIS JURIDIQUES

[224] Le paragraphe 400(1) des *Règles des Cours fédérales* prévoit que la Cour a le pouvoir discrétionnaire de déterminer le montant des dépens, les répartir et désigner les personnes qui doivent les payer.

[225] Ces deux demandes ont débuté en même temps et en conjonction entre elles. La demande présentée par le Sierra Club soutenait celle présentée par la CTC et y renvoyait. Les deux demandes ont été mises au rôle afin d'être entendues ensemble pendant quatre jours.

[226] La Cour invite les parties à présenter des observations sur les dépens ne dépassant pas quatre pages au plus tard le 16 mai 2011. Chaque partie pourra ensuite présenter une réponse dans les trois jours.

JUGEMENT

LA COUR STATUE que :

Les présentes demandes de contrôle judiciaire sont rejetées et les dépens seront adjugés après réception des observations des parties.

« Michael A. Kelen »

Juge

ANNEXE 1 : DISPOSITIONS LÉGISLATIVES PERTINENTES

Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, L.C. 1993, ch. 37 (la Loi)

[227] L'article 4 de la Loi présente les objets de la loi et intègre précisément le principe de précaution au droit canadien :

- | | |
|---|---|
| <p>4. (1) La présente loi a pour objet :</p> <p><i>a)</i> de veiller à ce que les projets soient étudiés avec soin et prudence avant que les autorités fédérales prennent des mesures à leur égard, afin qu'ils n'entraînent pas d'effets environnementaux négatifs importants;</p> <p><i>b)</i> d'inciter ces autorités à favoriser un développement durable propice à la salubrité de l'environnement et à la santé de l'économie;</p> <p><i>b.1)</i> de faire en sorte que les autorités responsables s'acquittent de leurs obligations afin d'éviter tout double emploi dans le processus d'évaluation environnementale</p> <p><i>b.2)</i> de promouvoir la collaboration des gouvernements fédéral et provinciaux, et la coordination de leurs activités, dans le cadre du processus d'évaluation environnementale de projets;</p> <p><i>b.3)</i> de promouvoir la communication et la collaboration entre les autorités responsables et les peuples autochtones en matière d'évaluation environnementale;</p> <p><i>c)</i> de faire en sorte que les éventuels effets</p> | <p>4. (1) The purposes of this Act are</p> <p>(a) to ensure that projects are considered in a careful and precautionary manner before federal authorities take action in connection with them, in order to ensure that such projects do not cause significant adverse environmental effects;</p> <p>(b) to encourage responsible authorities to take actions that promote sustainable development and thereby achieve or maintain a healthy environment and a healthy economy;</p> <p>(b.1) to ensure that responsible authorities carry out their responsibilities in a coordinated manner with a view to eliminating unnecessary duplication in the environmental assessment process;</p> <p>(b.2) to promote cooperation and coordinated action between federal and provincial governments with respect to environmental assessment processes for projects;</p> <p>(b.3) to promote communication and cooperation between responsible authorities and Aboriginal peoples with respect to environmental</p> |
|---|---|

environnementaux négatifs importants des projets devant être réalisés dans les limites du Canada ou du territoire domanial ne débordent pas ces limites;

d) de veiller à ce que le public ait la possibilité de participer de façon significative et en temps opportun au processus de l'évaluation environnementale.

(2) Pour l'application de la présente loi, le gouvernement du Canada, le ministre, l'Agence et les organismes assujettis aux dispositions de celle-ci, y compris les autorités fédérales et les autorités responsables, doivent exercer leurs pouvoirs de manière à protéger l'environnement et la santé humaine et à appliquer le principe de la prudence.

assessment;

(c) to ensure that projects that are to be carried out in Canada or on federal lands do not cause significant adverse environmental effects outside the jurisdictions in which the projects are carried out; and (d) to ensure that there be opportunities for timely and meaningful public participation throughout the environmental assessment process.

(2) In the administration of this Act, the Government of Canada, the Minister, the Agency and all bodies subject to the provisions of this Act, including federal authorities and responsible authorities, shall exercise their powers in a manner that protects the environment and human health and applies the precautionary principle.

[228] Le paragraphe 5(1) de la Loi décrit les situations qui déclenchent l'exigence de mener une évaluation environnementale :

5. (1) L'évaluation environnementale d'un projet est effectuée avant l'exercice d'une des attributions suivantes :

a) une autorité fédérale en est le promoteur et le met en œuvre en tout ou en partie;

b) une autorité fédérale

5. (1) An environmental assessment of a project is required before a federal authority exercises one of the following powers or performs one of the following duties or functions in respect of a project, namely, where a federal authority

accorde à un promoteur en vue de l'aider à mettre en œuvre le projet en tout ou en partie un financement, une garantie d'emprunt ou toute autre aide financière, sauf si l'aide financière est accordée sous forme d'allègement — notamment réduction, évitement, report, remboursement, annulation ou remise — d'une taxe ou d'un impôt qui est prévu sous le régime d'une loi fédérale, à moins que cette aide soit accordée en vue de permettre la mise en œuvre d'un projet particulier spécifié nommément dans la loi, le règlement ou le décret prévoyant l'allègement;

c) une autorité fédérale administre le territoire domanial et en autorise la cession, notamment par vente ou cession à bail, ou celle de tout droit foncier relatif à celui-ci ou en transfère à Sa Majesté du chef d'une province l'administration et le contrôle, en vue de la mise en œuvre du projet en tout ou en partie;

d) une autorité fédérale, aux termes d'une disposition prévue par règlement pris en vertu de l'alinéa 59*f*), délivre un permis ou une licence, donne toute autorisation ou prend toute mesure en vue de permettre la mise en œuvre du projet en tout ou en partie.

(a) is the proponent of the project and does any act or thing that commits the federal authority to carrying out the project in whole or in part;

(b) makes or authorizes payments or provides a guarantee for a loan or any other form of financial assistance to the proponent for the purpose of enabling the project to be carried out in whole or in part, except where the financial assistance is in the form of any reduction, avoidance, deferral, removal, refund, remission or other form of relief from the payment of any tax, duty or impost imposed under any Act of Parliament, unless that financial assistance is provided for the purpose of enabling an individual project specifically named in the Act, regulation or order that provides the relief to be carried out;

(c) has the administration of federal lands and sells, leases or otherwise disposes of those lands or any interests in those lands, or transfers the administration and control of those lands or interests to Her Majesty in right of a province, for the purpose of enabling the project to be carried out in whole or in part; or

(d) under a provision prescribed pursuant to paragraph 59*f*), issues a permit or licence, grants an approval or takes any other action for the purpose of enabling the project to be carried out in whole or in part.

[229] L'article 11 de la Loi prévoit qu'une autorité responsable doit veiller à mener une évaluation environnementale le plus tôt possible pendant la planification du projet et qu'elle ne peut exercer aucune des attributions indiquées à l'article 5 jusqu'à ce qu'elle ait « pris une décision » en vertu de l'alinéa 20(1)a ou 37(1)a :

11. (1) Dans le cas où l'évaluation environnementale d'un projet est obligatoire, l'autorité fédérale visée à l'article 5 veille à ce que l'évaluation environnementale soit effectuée le plus tôt possible au stade de la planification du projet, avant la prise d'une décision irrévocable, et est appelée, dans la présente loi, l'autorité responsable de ce projet.

11. (1) Where an environmental assessment of a project is required, the federal authority referred to in section 5 in relation to the project shall ensure that the environmental assessment is conducted as early as is practicable in the planning stages of the project and before irrevocable decisions are made, and shall be referred to in this Act as the responsible authority in relation to the project.

(2) L'autorité responsable d'un projet ne peut exercer ses attributions à l'égard de celui-ci que si elle prend une décision aux termes des alinéas 20(1)a ou 37(1)a.

(2) A responsible authority shall not exercise any power or perform any duty or function referred to in section 5 in relation to a project unless it takes a course of action pursuant to paragraph 20(1)(a) or 37(1)(a).

[230] L'article 16 de la Loi présente les facteurs à prendre en considération dans la poursuite d'un examen préalable en vertu de la Loi :

16. (1) L'examen préalable, l'étude approfondie, la

16. (1) Every screening or comprehensive study of a

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.

project and every mediation or assessment by a review panel shall include a consideration of the following factors:

(a) the environmental effects of the project, including the environmental effects of malfunctions or accidents that may occur in connection with the project and any cumulative environmental effects that are likely to result from the project in combination with other projects or activities that have been or will be carried out;

(b) the significance of the effects referred to in paragraph (a);

(c) comments from the public that are received in accordance with this Act and the regulations;

(d) measures that are technically and economically feasible and that would mitigate any significant adverse environmental effects of the project; and

(e) any other matter relevant to the screening, comprehensive study, mediation or assessment by a review panel, such as the need for the project and alternatives to the project, that the responsible authority or, except in the case of a screening, the Minister after consulting with the responsible authority, may require to be considered.

(2) In addition to the factors set out in subsection (1), every comprehensive study of a

(2) L'étude approfondie d'un projet et l'évaluation environnementale qui fait l'objet d'une médiation ou d'un examen par une commission portent également sur les éléments suivants :

- a)* les raisons d'être du projet;
- b)* les solutions de rechange réalisables sur les plans technique et économique, et leurs effets environnementaux;
- c)* la nécessité d'un programme de suivi du projet, ainsi que ses modalités;
- d)* la capacité des ressources renouvelables, risquant d'être touchées de façon importante par le projet, de répondre aux besoins du présent et à ceux des générations futures.

(3) L'évaluation de la portée des éléments visés aux alinéas (1)*a)*, *b)* et *d)* et (2)*b)*, *c)* et *d)* incombe :

- a)* à l'autorité responsable;
- b)* au ministre, après consultation de l'autorité responsable, lors de la détermination du mandat du médiateur ou de la commission d'examen.

(4) L'évaluation environnementale d'un projet

project and every mediation or assessment by a review panel shall include a consideration of the following factors:

- (a) the purpose of the project;
- (b) alternative means of carrying out the project that are technically and economically feasible and the environmental effects of any such alternative means;
- (c) the need for, and the requirements of, any follow-up program in respect of the project; and
- (d) the capacity of renewable resources that are likely to be significantly affected by the project to meet the needs of the present and those of the future.

(3) The scope of the factors to be taken into consideration pursuant to paragraphs (1)(a), (b) and (d) and (2)(b), (c) and (d) shall be determined

- (a) by the responsible authority; or
- (b) where a project is referred to a mediator or a review panel, by the Minister, after consulting the responsible authority, when fixing the terms of reference of the mediation or review panel.

(4) An environmental assessment of a project is not required to include a

n'a pas à porter sur les effets environnementaux que sa réalisation peut entraîner en réaction à des situations de crise nationale pour lesquelles des mesures d'intervention sont prises aux termes de la *Loi sur les mesures d'urgence*.

consideration of the environmental effects that could result from carrying out the project in response to a national emergency for which special temporary measures are taken under the *Emergencies Act*.

[231] L'article 17 de la Loi prévoit qu'une autorité responsable peut déléguer toute partie de l'examen préalable du projet, mais ne peut rendre une décision avant d'être convaincue que la tâche déléguée a été effectuée :

17. (1) L'autorité responsable d'un projet peut déléguer à un organisme, une personne ou une instance, au sens du paragraphe 12(5), l'exécution de l'examen préalable ou de l'étude approfondie, ainsi que les rapports correspondants, et la conception et la mise en œuvre d'un programme de suivi, à l'exclusion de toute prise de décision aux termes du paragraphe 20(1) ou 37(1).

(2) Il est entendu que l'autorité responsable qui a délégué l'exécution de l'examen ou de l'étude ainsi que l'établissement des rapports en vertu du paragraphe (1) ne peut prendre une décision aux termes du paragraphe 20(1) ou 37(1) que si elle est convaincue que les attributions déléguées ont été exercées conformément à la présente loi et à ses règlements.

17. (1) A responsible authority may delegate to any person, body or jurisdiction within the meaning of subsection 12(5) any part of the screening or comprehensive study of a project or the preparation of the screening report or comprehensive study report, and may delegate any part of the design and implementation of a follow-up program, but shall not delegate the duty to take a course of action pursuant to subsection 20(1) or 37(1).

(2) For greater certainty, a responsible authority shall not take a course of action pursuant to subsection 20(1) or 37(1) unless it is satisfied that any duty or function delegated pursuant to subsection (1) has been carried out in accordance with this Act and the regulations.

[232] L'article 20 de la Loi détermine les mesures à prendre par une autorité responsable après

l'achèvement d'un rapport d'examen préalable :

20. (1) L'autorité responsable prend l'une des mesures suivantes, après avoir pris en compte le rapport d'examen préalable et les observations reçues aux termes du paragraphe 18(3) :

a) sous réserve du sous-alinéa c)(iii), si la réalisation du projet n'est pas susceptible, compte tenu de l'application des mesures d'atténuation qu'elle estime indiquées, d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants, exercer ses attributions afin de permettre la mise en œuvre totale ou partielle du projet;

b) si, compte tenu de l'application des mesures d'atténuation qu'elle estime indiquées, la réalisation du projet est susceptible d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants qui ne peuvent être justifiés dans les circonstances, ne pas exercer les attributions qui lui sont conférées sous le régime d'une loi fédérale et qui pourraient lui permettre la mise en œuvre du projet en tout ou en partie;

c) s'adresser au ministre pour une médiation ou un examen

20. (1) The responsible authority shall take one of the following courses of action in respect of a project after taking into consideration the screening report and any comments filed pursuant to subsection 18(3):

(a) subject to subparagraph (c)(iii), where, taking into account the implementation of any mitigation measures that the responsible authority considers appropriate, the project is not likely to cause significant adverse environmental effects, the responsible authority may exercise any power or perform any duty or function that would permit the project to be carried out in whole or in part;

(b) where, taking into account the implementation of any mitigation measures that the responsible authority considers appropriate, the project is likely to cause significant adverse environmental effects that cannot be justified in the circumstances, the responsible authority shall not exercise any power or perform any duty or function conferred on it by or under any Act of Parliament that would permit the project to be carried out in whole or in

par une commission prévu à l'article 29 :

(i) s'il n'est pas clair, compte tenu de l'application des mesures d'atténuation qu'elle estime indiquées, que la réalisation du projet soit susceptible d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants,

(ii) si la réalisation du projet, compte tenu de l'application de mesures d'atténuation qu'elle estime indiquées, est susceptible d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants et si l'alinéa *b*) ne s'applique pas,

(iii) si les préoccupations du public le justifient.

(1.1) Les mesures d'atténuation que l'autorité responsable peut prendre en compte dans le cadre du paragraphe (1) ne se limitent pas à celles qui relèvent de la compétence législative du Parlement; elles comprennent :

a) les mesures d'atténuation dont elle peut assurer l'application;

b) toute autre mesure d'atténuation dont elle est convaincue qu'elle sera appliquée par une autre personne ou un autre organisme.

part; or

(c) where

(i) it is uncertain whether the project, taking into account the implementation of any mitigation measures that the responsible authority considers appropriate, is likely to cause significant adverse environmental effects,

(ii) the project, taking into account the implementation of any mitigation measures that the responsible authority considers appropriate, is likely to cause significant adverse environmental effects and paragraph (b) does not apply, or

(iii) public concerns warrant a reference to a mediator or a review panel,

the responsible authority shall refer the project to the Minister for a referral to a mediator or a review panel in accordance with section 29.

(1.1) Mitigation measures that may be taken into account under subsection (1) by a responsible authority are not limited to measures within the legislative authority of Parliament and include

(a) any mitigation measures whose implementation the

responsible authority can ensure; and

(2) Si elle prend une décision dans le cadre de l'alinéa (1)a), l'autorité responsable veille à l'application des mesures d'atténuation qu'elle a prises en compte et qui sont visées à l'alinéa (1.1)a) de la façon qu'elle estime nécessaire, même si aucune autre loi fédérale ne lui confère de tels pouvoirs d'application.

(2.1) Il incombe à l'autorité fédérale qui convient avec l'autorité responsable de mesures d'atténuation d'appuyer celle-ci, sur demande, dans l'application de ces mesures.

(3) L'autorité responsable qui prend la décision visée à l'alinéa (1)b) à l'égard d'un projet est tenue de publier un avis de cette décision dans le registre, et aucune attribution conférée sous le régime de toute autre loi fédérale ou de ses règlements ne peut être exercée de façon à permettre la mise en œuvre, en tout ou en partie, du projet.

(4) L'autorité responsable ne peut prendre une décision dans le cadre du paragraphe (1) avant le quinzième jour

(b) any other mitigation measures that it is satisfied will be implemented by another person or body.

(2) When a responsible authority takes a course of action referred to in paragraph (1)(a), it shall, with respect to any mitigation measures it has taken into account and that are described in paragraph (1.1)(a), ensure their implementation in any manner that it considers necessary and, in doing so, it is not limited to its duties or powers under any other Act of Parliament.

(2.1) A federal authority shall provide any assistance requested by a responsible authority in ensuring the implementation of a mitigation measure on which the federal authority and the responsible authority have agreed.

(3) Where the responsible authority takes a course of action pursuant to paragraph (1)(b) in relation to a project, the responsible authority shall publish a notice of that course of action in the Registry and, notwithstanding any other Act of Parliament, no power, duty

suivant le versement au site Internet des documents suivants :

a) l'avis du début de l'évaluation environnementale;

b) la description de la portée du projet;

c) dans le cas où l'autorité responsable donne, au titre du paragraphe 18(3), la possibilité au public de participer à l'examen préalable, la description des éléments à prendre en compte dans le cadre de l'évaluation environnementale et de la portée de ceux-ci ou une indication de la façon d'obtenir copie de cette description.

or function conferred by or under that Act or any regulation made under it shall be exercised or performed that would permit that project to be carried out in whole or in part.

(4) A responsible authority shall not take any course of action under subsection (1) before the 15th day after the inclusion on the Internet site of

(a) notice of the commencement of the environmental assessment;

(b) a description of the scope of the project; and

(c) where the responsible authority, in accordance with subsection 18(3), gives the public an opportunity to participate in the screening of a project, a description of the factors to be taken into consideration in the environmental assessment and of the scope of those factors or an indication of how such a description may be obtained.

[233] L'article 24 de la Loi décrit les cas où des changements apportés à un projet déclencheront

le besoin de mener une évaluation environnementale :

24. (1) Si un promoteur se propose de mettre en œuvre, en tout ou en partie, un projet ayant déjà fait l'objet d'une évaluation environnementale,

24. (1) Where a proponent proposes to carry out, in whole or in part, a project for which an environmental assessment was previously conducted and

l'autorité responsable doit utiliser l'évaluation et le rapport correspondant dans la mesure appropriée pour l'application des articles 18 ou 21 dans chacun des cas suivants :

- a) le projet n'a pas été mis en œuvre après l'achèvement de l'évaluation;
- b) le projet est lié à un ouvrage à l'égard duquel le promoteur propose une réalisation différente de celle qui était proposée au moment de l'évaluation;
- c) les modalités de mise en œuvre du projet ont par la suite été modifiées;
- d) il est demandé qu'un permis, une licence ou une autorisation soit renouvelé, ou qu'une autre mesure prévue par disposition réglementaire soit prise.

(2) Dans les cas visés au paragraphe (1), l'autorité responsable veille à ce que soient apportées au rapport les adaptations nécessaires à la prise en compte des changements importants de circonstances survenus depuis l'évaluation et de tous renseignements importants relatifs aux effets environnementaux du projet.

- (a) the project did not proceed after the assessment was completed,
 - (b) in the case of a project that is in relation to a physical work, the proponent proposes an undertaking in relation to that work different from that proposed when the assessment was conducted,
 - (c) the manner in which the project is to be carried out has subsequently changed, or
 - d) the renewal of a licence, permit, approval or other action under a prescribed provision is sought,
- the responsible authority shall use that assessment and the report thereon to whatever extent is appropriate for the purpose of complying with section 18 or 21.

(2) Where a responsible authority uses an environmental assessment and the report thereon pursuant to subsection (1), the responsible authority shall ensure that any adjustments are made to the report that are necessary to take into account any significant changes in the environment and in the circumstances of the project and any significant new information relating to the environmental effects of the project.

[234] Le paragraphe 9(1) de la *Loi de 2007 sur les espèces en voie de disparition* de l'Ontario interdit de causer préjudice à des espèces protégées :

- | | |
|--|--|
| <p>9.(1) Nul ne doit, selon le cas :</p> <p><i>a)</i> tuer, harceler, capturer ou prendre un membre vivant d'une espèce qui est inscrite sur la Liste des espèces en péril en Ontario comme espèce disparue de l'Ontario, en voie de disparition ou menacée, ni lui nuire;</p> <p><i>b)</i> posséder, transporter, collectionner, acheter, vendre, louer ou échanger, ou offrir de vendre, d'acheter, de louer ou d'échanger, selon le cas :</p> <p>(i) un membre, vivant ou mort, d'une espèce qui est inscrite sur la Liste des espèces en péril en Ontario comme espèce disparue de l'Ontario, en voie de disparition ou menacée,</p> <p>(ii) toute partie d'un membre, vivant ou mort, d'une espèce visée au sous-alinéa (i),</p> <p>(iii) quoi que ce soit qui est dérivé d'un membre, vivant ou mort, d'une espèce visée au sous-alinéa (i);</p> <p><i>c)</i> vendre, louer ou échanger, ou offrir de vendre, de louer ou d'échanger quoi que ce soit que la personne présente comme une chose mentionnée au sous-alinéa <i>b</i>(i), (ii) ou (iii).</p> | <p>9.(1) No person shall,</p> <p>(a) kill, harm, harass, capture or take a living member of a species that is listed on the Species at Risk in Ontario List as an extirpated, endangered or threatened species;</p> <p>(b) possess, transport, collect, buy, sell, lease, trade or offer to buy, sell, lease or trade,</p> <p>(i) a living or dead member of a species that is listed on the Species at Risk in Ontario List as an extirpated, endangered or threatened species,</p> <p>(ii) any part of a living or dead member of a species referred to in subclause (i),</p> <p>(iii) anything derived from a living or dead member of a species referred to in subclause (i); or</p> <p>(c) sell, lease, trade or offer to sell, lease or trade anything that the person represents to be a thing described in subclause (b) (i), (ii) or (iii).</p> |
|--|--|

[235] L'article 17 de la *Loi de 2007 sur les espèces en voie de disparition* de l'Ontario permet au ministre des Richesses naturelles de l'Ontario de délivrer un permis afin de mener une activité qui serait autrement interdite dans d'autres circonstances :

17. (1) Le ministre peut délivrer à une personne un permis qui, à l'égard d'une espèce qui y est précisée et qui est inscrite sur la Liste des espèces en péril en Ontario comme espèce disparue de l'Ontario, en voie de disparition ou menacée, l'autorise à exercer une activité qui y est précisée et qu'interdirait par ailleurs l'article 9 ou 10. 2007, chap. 6, par. 17 (1).

(2) Le ministre ne peut délivrer un permis en vertu du présent article que si, selon le cas :

a) il est d'avis que l'activité autorisée par le permis est nécessaire pour protéger la santé ou la sécurité des êtres humains;

b) il est d'avis que l'objet principal de l'activité autorisée par le permis est d'aider à la protection ou au rétablissement de l'espèce précisée dans celui-ci, et qu'elle y aidera;

c) il est d'avis que l'objet principal de l'activité autorisée par le permis n'est pas d'aider à la protection ou au rétablissement de l'espèce précisée dans celui-ci, mais

17. (1) The Minister may issue a permit to a person that, with respect to a species specified in the permit that is listed on the Species at Risk in Ontario List as an extirpated, endangered or threatened species, authorizes the person to engage in an activity specified in the permit that would otherwise be prohibited by section 9 or 10. 2007, c. 6, s. 17 (1).

(2) The Minister may issue a permit under this section only if,

(a) the Minister is of the opinion that the activity authorized by the permit is necessary for the protection of human health or safety;

(b) the Minister is of the opinion that the main purpose of the activity authorized by the permit is to assist, and that the activity will assist, in the protection or recovery of the species specified in the permit;

(c) the Minister is of the opinion that the main purpose of the activity authorized by the permit is not to assist in the protection or recovery of the species specified in the permit,

que, selon lui, à la fois :

(i) les exigences qu'imposent les conditions du permis procureront dans un délai raisonnable un avantage plus que compensatoire pour l'espèce,

(ii) des solutions de rechange raisonnables ont été envisagées, y compris celles qui ne nuiraient pas à l'espèce, et la meilleure d'entre elles a été retenue,

(iii) les conditions du permis exigent la prise de mesures raisonnables pour réduire au minimum les conséquences préjudiciables pour des membres de l'espèce;

d) il est d'avis que l'objet principal de l'activité autorisée par le permis n'est pas d'aider à la protection ou au rétablissement de l'espèce précisée dans celui-ci, mais les conditions suivantes sont réunies :

(i) il est d'avis que l'activité procurera un important avantage social ou économique à l'Ontario,

(ii) il a consulté une personne qu'il tient pour un expert sur les conséquences éventuelles de l'activité pour l'espèce et qu'il considère comme étant indépendante vis-à-vis de la personne que le permis autoriserait à exercer l'activité,

but,

(i) the Minister is of the opinion that an overall benefit to the species will be achieved within a reasonable time through requirements imposed by conditions of the permit,

(ii) the Minister is of the opinion that reasonable alternatives have been considered, including alternatives that would not adversely affect the species, and the best alternative has been adopted, and

(iii) the Minister is of the opinion that reasonable steps to minimize adverse effects on individual members of the species are required by conditions of the permit; or

(d) the Minister is of the opinion that the main purpose of the activity authorized by the permit is not to assist in the protection or recovery of the species specified in the permit, but,

(i) the Minister is of the opinion that the activity will result in a significant social or economic benefit to Ontario,

(ii) the Minister has consulted with a person who is considered by the Minister to be an expert on the possible effects of the activity on the species and to be independent of the person who would be authorized by the permit to

(iii) la personne qu'il a consultée en application du sous-alinéa (ii) lui a présenté un rapport écrit sur les conséquences éventuelles de l'activité pour l'espèce, y compris son avis sur la question de savoir si l'activité mettra en danger la survie ou le rétablissement de l'espèce en Ontario,

(iv) il est d'avis que l'activité ne mettra pas en danger la survie ou le rétablissement de l'espèce en Ontario,

(v) il est d'avis que des solutions de rechange raisonnables ont été envisagées, y compris celles qui ne nuiraient pas à l'espèce, et que la meilleure d'entre elles a été retenue,

(vi) il est d'avis que les conditions du permis exigent la prise de mesures raisonnables pour réduire au minimum les conséquences préjudiciables pour des membres de l'espèce,

(vii) le lieutenant-gouverneur en conseil a approuvé la délivrance du permis..

engage in the activity,

(iii) the person consulted under subclause (ii) has submitted a written report to the Minister on the possible effects of the activity on the species, including the person's opinion on whether the activity will jeopardize the survival or recovery of the species in Ontario,

(iv) the Minister is of the opinion that the activity will not jeopardize the survival or recovery of the species in Ontario,

(v) the Minister is of the opinion that reasonable alternatives have been considered, including alternatives that would not adversely affect the species, and the best alternative has been adopted,

(vi) the Minister is of the opinion that reasonable steps to minimize adverse effects on individual members of the species are required by conditions of the permit, and

(vii) the Lieutenant Governor in Council has approved the issuance of the permit

COUR FÉDÉRALE

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER

DOSSIERS : T-2189-09 et T-2192-09

INTITULÉ : T-2189-09, *Canadian Transit Company c Ministre des Transports et al.*
T-2192-09, *Sierra Club du Canada c Procureur général et al.*

LIEU DE L'AUDIENCE : Toronto (Ontario)

DATES DE L'AUDIENCE : T-2189-09 – les 1^{er} et 2 mars 2011
T-2192-09 – Les 6 et 7 avril 2011

MOTIFS DU JUGEMENT ET JUGEMENT : LE JUGE KELEN

DATE DES MOTIFS : Le 4 mai 2011

COMPARUTIONS :

M^e Larry P. Lowenstein,
M^e Laura Fric et M^e Kevin O'Brien
M^e Paula Boutis et M^e Karen Dawson
M^e Peter M. Southey, M^e Jon Bricker
et M^e Karen Lovell
M^e William J. Manuel,
M^e William MacLarkey et
M^e Lise Favreau

POUR LA DEMANDERESSE
(CANADIAN TRANSIT COMPANY)

POUR LE DEMANDEUR
(SIERRA CLUB DU CANADA)

POUR LE DÉFENDEUR
(SOUS-PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA)

POUR La DÉFENDERESSE
(SA MAJESTÉ LA REINE DU CHEF DE
L'ONTARIO)

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :

Osler, Hoskin & Harcourt, s.r.l.
Toronto (Ontario)

POUR LA DEMANDERESSE
(CANADIAN TRANSIT COMPANY)

Iler Campbell, s.r.l.
Toronto (Ontario)

POUR LE DEMANDEUR
(SIERRA CLUB DU CANADA)

Myles J. Kirvan
(Sous-procureur général du Canada)
Toronto (Ontario)

POUR LE DÉFENDEUR
(SOUS-PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA)

Ministère du Procureur général
Toronto (Ontario)

POUR LA DÉFENDERESSE
(SA MAJESTÉ LA REINE DU CHEF DE
L'ONTARIO)