

ANNEXE 3 : Conseils à l'intention du promoteur

Table 3 : Présenter tout autre avis destiné au promoteur, par exemple des orientations ou des conseils typiques concernant des questions liées à votre mandat ministériel

Numéro du ministère	Référence à l'EIE	Contexte et justification	Conseils à l'intention du promoteur
1.4 Cadre réglementaire et rôle du gouvernement			
Transports Canada	Chapitre 1 Section 1.2.3	Les attributions fédérales à exercer qui permettront la réalisation (en tout ou en partie) du projet et des activités connexes	À ce stade du développement du projet et selon les outils légaux, TCSSM ne délivre aucun permis ni autorisation au promoteur pour la réalisation du projet. Les outils législatifs à la disposition de TCSSM (Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, le Code canadien du travail et la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques ainsi que les Règlements qui y découlent) ne lui permettent pas délivrer une approbation quelconque au projet. Item 1 Néanmoins, en vertu de la Loi sur la sûreté du transport maritime du Canada et du Règlement sur la sûreté du transport maritime, 6 mois avant le début des opérations, l'exploitant de la nouvelle installation maritime doit faire approuver son plan de sûreté et autres par les autorités concernées de Transports Canada.
Transports Canada	Chapitre 1 Section 1.6.2	Les lois et les approbations réglementaires particulières applicables au projet aux paliers fédéral, provincial, régional et municipal	
Transports Canada	Chapitre 1 Section 1.6.2	Les normes, lignes directrices ou objectifs régionaux, provinciaux ou nationaux que le	Item 2

	Chapitre 8 à 11	promoteur a utilisé pour faciliter l'évaluation des effets environnementaux prévus.	En plus des outils cités par le promoteur dans son étude, en matière d'évaluation environnementale des projets portuaires en construction, TCSSM recommande prendre en considération les dispositions des normes nationales et internationales en la matière telle que ISO 14001:2015 (Systèmes de management environnemental).
2. JUSTIFICATION ET AUTRES MOYENS DE RÉALISER LE PROJET			
2.1 Raison d'être du projet			
Transports Canada	Chapitre 1 Section 1.5 Chapitre 3 Section 3.1, 3.2	Indiquer si les objectifs du projet sont liés ou contribuent à des politiques, plans ou programmes privé ou public	Item 3 Ce point n'est pas sous la responsabilité de TCSSM.
2.2 Autres moyens de réaliser le projet			
Transports Canada	Chapitre 3 Section 3.8.1 Chapitre 4 Section 4.8.2	L'emplacement du terminal maritime (incluant les sites alternatifs considérés au Québec), du chenal d'accès et des zones d'ancrage	Item 4 Du point de vue pratique, TCSSM serait d'avis que l'emplacement choisi serait approprié.
Transports Canada	Chapitre 3 Section 3.8.3 Chapitre 4 Section 4.3, 4.5	L'aménagement des infrastructures maritimes (jetée, plateforme, quai, ducs-d'Albes): type de structure, emplacement, orientation, configuration et construction	Selon les documents déposés par le promoteur, les nouvelles installations seront en continuité des installations actuelles du Port, soit en amont du poste à quai 20 avec la même orientation avec un angle de 3 degrés. Dans ses études, le promoteur n'a pas considéré d'autres orientations géographiques de ses installations.

			<p>Item 5 TCSSM recommande que le promoteur opte pour une orientation géographique optimale pour prévenir les sédimentations, l'accumulation des glaces et faciliter l'écoulement de celles-ci.</p>
3 DESCRIPTION DU PROJET			
3.1 Composantes du projet			
		La description devra inclure notamment :	
Transports Canada	Chapitre 4 Section 4.5	Tous les quais prévus et toute l'infrastructure connexe, notamment leur superficie, leur taille et leur emplacement, ainsi que leur orientation par rapport aux terminaux existants;	<p>Pour les besoins des navires, les infrastructures sont bien définies. Selon le promoteur, le décalage des nouvelles infrastructures de 3 degrés vers le sud par rapport aux anciennes existantes permettrait d'augmenter la surface résultante du Terminal 21.</p> <p>En matière de sécurité et selon les documents déposés par le promoteur, les nouvelles infrastructures seront équipées d'échelles de sécurité et de bouées de sauvetage.</p> <p>Item 6 Afin de prévenir le déversement de produits polluants depuis le quai vers le fleuve, TCSSM recommande que la pente du quai devrait être orientée vers le côté terre.</p>
Transports Canada	Chapitre 4 Section 4.8.2	Les aires de manœuvre des navires, le chenal d'accès, les zones d'ancrage	Les nouvelles installations ne nécessiteront pas de nouvelles zones d'ancrages. Cependant, les aires de manœuvre et chenal d'accès devraient être validés par

			<p>les pilotes du secteur et de la zone et balisées le cas échéant.</p> <p>Toute signalisation temporaire ou permanente installée dans le cadre de ce projet devrait être communiquée à la GCC et répondre aux critères de cette organisation. Ces ouvrages devraient être communiqués aux navigateurs via des AVNAV (Avis aux navigateurs).</p>
Transports Canada	Chapitre 4 Sections 4.5.2, 4.5.19, 4.8.6	Les ouvrages permanents et temporaires liés au dragage ainsi que les sites de dépôt en milieu aquatique ou les bassins d'assèchement, le cas en précisant la taille, l'emplacement le type et le volume de sédiments à entreposer;	<p>Les ouvrages permanents et temporaires liés au dragage pouvant avoir une incidence sur la navigation maritime devraient faire l'objet d'avis aux navigateurs et se conformer aux dispositions du Règlement sur les abordages (C.R.C., ch. 1416) le cas échéant.</p> <p>Item 7 Tout rejet en mer des sédiments de dragage doit se faire selon les dispositions légales de la Loi sur les eaux navigables canadiennes</p>
Transports Canada	Chapitre 4 Sections 4.3, 4.5.3, 4.8.1.1, 4.8.4	Les aires de transbordement, d'entreposage et de manutention pour des marchandises de tout genre : vrac solide, vrac liquide, cargo général et conteneurs incluant les infrastructures de service, d'alimentation en électricité et les surfaces de travail;	<p>Bien définis dans les documents déposés par le promoteur, pour les besoins de TCSSM.</p> <p>Selon les documents déposés par le promoteur et les déclarations de la direction de l'APTR, il n'y aura pas de construction d'infrastructures sur les nouveaux quais.</p> <p>Item 8</p>

			<p>Selon la compréhension de TCSSM, le promoteur ne prévoit pas de manutention de cargaisons d'hydrocarbures en vrac liquide aux nouvelles installations. La manutention de telles cargaisons devrait faire l'objet d'une évaluation et d'autorisations le cas échéant.</p>
Transports Canada	Chapitre 4 Section 4.5	Les ouvrages temporaires nécessaires à la construction du projet	<p>Item 9 Les ouvrages permanents et temporaires liés au dragage pouvant avoir une incidence sur la navigation maritime devraient faire l'objet d'avis aux navigateurs et se conformer aux dispositions du Règlement sur les abordages (C.R.C., ch. 1416) le cas échéant. Les ouvrages temporaires devraient être communiqués à la GCC et faire l'objet d'avis aux navigateurs si requis.</p>
Transports Canada	Chapitre 4 Sections 4.5.13, 4.8.8	Ouvrages reliés à la gestion des eaux	<p>Item 10 Selon les documents déposés par le promoteur, ce dernier ne prévoit pas la construction des installations de réception et de traitement des eaux de ballast des navires. Pour rappel, la construction de telles installations n'est pas obligatoire, cependant tous les navires conventionnés en seront équipés à partir de septembre 2024. Le contrôle de la gestion des eaux de ballast à bord des navires est sous la responsabilité de TCSSM en vertu des dispositions de la législation en vigueur.</p>
3.2 Activités liées au projet			

Transports Canada	Chapitre 4 Sections 4.5 à 4.9	La description du projet englobera une présentation détaillée des activités qui seront réalisées au cours de chaque phase, de l'emplacement de chaque activité, des résultats attendus, et donnera une indication de l'ampleur et de l'échelle de l'activité.	Item 11 Pas de commentaires de TCSSM.
Transports Canada	Chapitre 4 Sections 4.5.3, 4.8.2	Les méthodes de construction et les dimensions des zones d'ancrage au terminal et dans le chenal de navigation, le cas échéant.	Item 12 Ces zones devraient, au besoin, être validées par la GCC et l'APL
Transports Canada	Chapitre 4, Section 4.8.3	La circulation maritime, y compris l'augmentation prévue de la circulation dans les eaux du port (notamment le nombre, le type, la taille, la vitesse de circulation, le tonnage et la capacité des navires, ainsi que l'horaire d'opération du terminal maritime, l'augmentation par rapport au trafic actuel);	Item 13 Dans le volume 2, à la section 10.2.2 le promoteur anticipe un ajout annuel de 69 à 115 navires aux 250 actuels rapportés à la section 2.2 du volume 1. Pour TCSSM, l'ajout de ce nombre de navires (0,2 à 0,3 navires par jour) sur le corridor de navigation ne devrait pas avoir d'influences notables sur la circulation maritime.
Transports Canada	Chapitre 4, Section 4.8.10	Les activités de ravitaillement des navires	Item 14 Bien définies pour TCSSM, néanmoins elles devraient être abordées dans le nouveau plan de sûreté maritime des nouvelles installations.
Transports Canada	Chapitre 4, Section 4.8	Les opérations reliées au transbordement, à l'entreposage et à la manutention des marchandises	Item 15 Bien définies pour les besoins de TCSSM.
Transports Canada	Chapitre 4 Section 4.8.8	La gestion des eaux, y compris l'infrastructure de traitement et d'évacuation des eaux industrielles, des eaux pluviales et des eaux usées (p. ex., les eaux de ruissellement	Selon les documents déposés par le promoteur, ce dernier ne prévoit pas la construction des installations de réception et de traitement des eaux de ballast des

		du site et la gestion des eaux de ballast et de cale y compris les plans de gestion des espèces envahissantes);	navires. Pour rappel, la construction de telles installations n'est pas obligatoire, cependant tous les navires conventionnés en seront équipés à partir de septembre 2024. Le contrôle de la gestion des eaux de ballast à bord des navires est sous la responsabilité de TCSSM en vertu des dispositions de la législation en vigueur. Item 16 En vertu de la nouvelle réglementation « Règlement sur l'eau de ballast (DORS/2021-120) ¹ ». Le port de Trois-Rivières est considéré comme étant un port d'eau douce; en conséquence les navires à destination de ce port doivent avoir échangé et traité (système de traitement des eaux de ballast) leurs eaux de ballast en haute mer pour pouvoir la y rejeter.
Transports Canada	Chapitre 4 Sections 4.8.9 et 4.8.10	La gestion des déchets, des résidus de cargaison et matières dangereuses;	Item 17 Bien définies pour TCSSM.
6 ÉVALUATION DES EFFETS DU PROJET			
6.1.1. Qualité de l'air, niveau sonore et climat			
Transports Canada	Chapitre 8 Section 8.6 Annexe 8-K, vol. 5	La qualité de l'air ambiant à l'emplacement du projet et dans le bassin atmosphérique susceptible d'être touché par le projet, y compris les contaminants suivants : particules totales en suspension, particules de moins de 2,5 microns – (PM2.5), particules de moins de 10 microns – (PM10), monoxyde de carbone	Item 18 Pour information, à compter du 1er janvier 2020, la limite de la teneur en soufre du fuel-oil utilisé par les navires est passée de 3,50% à 0,50%. Connue sous l'appellation « OMI 2020 », ce nouveau plafond est obligatoire pour tous les navires exploités

¹ <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2021-120/index.html>

		(CO), gaz d'oxydes de soufre (SOX), gaz d'oxydes d'azote (NOX), gaz à effet de serre (GES) et toutes les autres contaminants atmosphériques de source mobile ou fixe;	en dehors des zones de contrôle des émissions (ECA). Ces ECA, qui sont déjà sous le coup d'une limite plus stricte de 0,10%, sont la mer Baltique, la mer du Nord, la zone de l'Amérique du Nord et la zone maritime caraïbe des États-Unis ² .
Transports Canada	Chapitre 8 Section 8.10.4	Les niveaux actuels d'intensité lumineuse nocturne à l'emplacement du projet, y compris la lumière propagée, le reflet nocturne provenant de sources lumineuses ponctuelles et de la lueur du ciel, et à tout autre endroit où les activités du projet pourraient avoir un effet sur l'intensité lumineuse; l'étude d'impact décrira les niveaux de lumière nocturne durant différentes saisons et conditions météorologiques;	Item 19 Le niveau d'éclairage minimal devrait être évalué et intégré au plan de sûreté des nouvelles installations.
Transports Canada	Chapitre 8 Section 8.1.7	La bathymétrie détaillée (secteurs des quais, du chenal d'accès et des zones d'ancrage) et les conditions hydrauliques (courants en surface et au fond);	Item 20 La bathymétrie devrait être évaluée par la GCC et l'APL
6.3.4 Peuples autochtones			
Transports Canada	Chapitre 10	Les activités commerciales (p. ex., pêche, piégeage, chasse, foresterie, pourvoirie);	Selon le promoteur, à la page 10-18 (WSP NO 201-04975-00), l'augmentation du trafic maritime attendue avec le Projet de l'APTR pourra avoir un effet sur la sécurité des usagers qui circulent en embarcation à l'intérieur ou près de la voie navigable.

² <https://www.imo.org/fr/MediaCentre/PressBriefings/Pages/34-IMO-2020-sulphur-limit-.aspx>

			<p>À la page 10-19 du même document, le promoteur cite :</p> <p>«À ce propos, le GCNWA a également indiqué que la navigation commerciale risque d'affecter négativement l'expérience et le sentiment de sécurité lors de la navigation en canot et autres petites embarcations, que ce soit à des fins commerciales ou en tant qu'activité traditionnelle».</p> <p>«L'augmentation du trafic maritime pourra avoir un effet sur la sécurité des usagers de la Nation qui circulent à l'intérieur ou près de la voie navigable du Saint-Laurent».</p> <p>Item 21 Le promoteur devrait établir des procédures afin d'assurer la sécurité de ces usagers (navigation des embarcations) dans les eaux sous sa juridiction.</p>
6.3.5 Changement à l'environnement survenant sur le territoire domanial ou transfrontalier ou lié à l'exercice d'une attribution (permis et autorisations fédérales)			
Transports Canada	Chapitre 11 Section 11.5.5	La navigation, y compris, s'il y a lieu, la distinction entre les divers types de navigation et d'embarcations (commerciaux, récréatifs, traditionnels), en tenant compte de ces distinctions dans les descriptions et l'évaluation des effets	<p>TCSSM est d'avis que le projet, tel que présenté, ne devrait pas être à l'origine de l'arrivée de nouveau types de navires autres que ceux fréquentant actuellement les installations de l'APTR.</p> <p>Selon le promoteur, à la page 11-29 (WSP NO 201-04975-00), la fréquentation de la</p>

			<p>zone d'étude élargie par les plaisanciers est très importante.</p> <p>Item 22 Le promoteur devrait établir des procédures afin d'assurer la sécurité de ces usagers (plaisanciers) dans les eaux sous sa juridiction.</p>
6.4 Atténuation			
Transports Canada	Chapitre 15	Mesures d'atténuation précises, réalisables et vérifiables, les politiques et les engagements habituels	Mesures d'atténuation précises, réalisables et vérifiables, les politiques et les engagements habituels
Transports Canada	Chapitre 15	Le plan de protection de l'environnement et le système de gestion de l'environnement	Le plan de protection de l'environnement et le système de gestion de l'environnement
Transports Canada	Chapitre 15	Mesures d'atténuation propres à chaque effet environnemental identifié (inclus les plans de compensation, respectent les plans de rétablissement ou tout plan d'action applicable) doivent être rédigées comme des engagements	Mesures d'atténuation propres à chaque effet environnemental identifié (inclus les plans de compensation, respectent les plans de rétablissement ou tout plan d'action applicable) doivent être rédigées comme des engagements
Transports Canada	Chapitre 15	Mesures d'atténuation réalisation sur les plans technique et économique qui n'ont pas été retenues avec les motifs pour lesquels elles ont été rejetées	Mesures d'atténuation réalisation sur les plans technique et économique qui n'ont pas été retenues avec les motifs pour lesquels elles ont été rejetées
Transports Canada	Chapitre 15	Identification du responsable de la mise en œuvre de ces mesures et du mécanisme de reddition de comptes	Identification du responsable de la mise en œuvre de ces mesures et du mécanisme de reddition de comptes
6.5 Importance des effets résiduels			
Transports Canada	Chapitre 12	Analyse détaillée de l'importance des effets environnementaux – l'ampleur	Tableau 12-7 : Résumé des effets cumulatifs (WSP NO 201-04975-00 / PAGE 12-23)

		<ul style="list-style-type: none"> – l'étendue géographique – la durée – la fréquence – la réversibilité – le contexte écologique et social <p>l'existence de normes environnementales, de lignes directrices ou d'objectifs pour évaluer l'effet</p>	<p>Item 24</p> <p>Remarque : Nous avons noté que <u>l'effet global (3ème colonne du tableau) sur CV évaluées est non important</u> aux yeux du promoteur selon ses évaluations.</p>
Transports Canada	Chapitre 12	Hypothèses, les définitions et les limites des critères mentionnés ci-dessus	
Transports Canada	Chapitre 12	Si prévoit des effets négatifs importants, indiquer la probabilité qu'ils se produisent et décrire le niveau d'incertitude scientifique lié aux données et aux méthodes utilisées dans le cadre de l'analyse	
6.6 Autres effets à prendre en compte			
6.6.2 Effets des accidents ou défaillances possibles			
Transports Canada	Chapitre 14	Probabilité (risques) d'accidents et défaillances	<p>Dans son évaluation, en matière d'historique d'accidents, le promoteur a eu recours à 3 sources de données :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1- Données (accidents et incidents) du Bureau de la sécurité des transports, période allant de janvier 2000 à avril 2020 2- Données du registre des interventions du MELCC, période allant de novembre 2013 à octobre 2020 3- Données de l'APTR, période allant de mars 2016 à mai 2020 <p>Item 25</p>

			Recommandation TCSSM : Bien que le Guide d'analyse de risque d'accidents technologiques majeurs ³ (Marie-Claude Theberge, Ing. M. Sc. Juin 2002) réfère à un bilan d'accidents passés sur durée d'environ 5 ans, TCSSM recommande que l'APTR puisse prendre en considération dans son évaluation des risques ses données remontant à plus loin que mars 2016. Cette revue d'accident et d'incidents servirait dans le développement du PMU (plan de mesures d'urgences) et ou des procédures d'intervention.
Transports Canada	Chapitres 14 et 15	Conséquences (incluant les effets environnementaux définis à l'article 5 de la LCÉE 2012) des pires scénarios crédibles	Le pire scénario d'accident (déversement de 1 300 000 litres de diesel / mazout lourd) présenté par le promoteur est basé sur les hypothèses suivantes (La sous-section « Gravité » de la section 14.3.3.1) : « Les estimations ont été faites en considérant [...] trois temps donnés, soit
Transports Canada	Chapitres 14 et 15	Mesures de protection	
Transports Canada	Chapitres 14 et 15	Les procédures d'urgence (PMU)	
			<ul style="list-style-type: none"> • 1h : correspondant au temps de déversement maximum pour contenir le produit dans les limites du port; • 6h : correspondant au temps nécessaire aux organismes d'urgence spécialisés pour se mobiliser; • 24h : correspondant au pire cas, soit un déversement sans qu'aucune intervention ne soit réalisée ».

³ <https://www.environnement.gouv.qc.ca/publications/2002/ENV20020029.htm>

			<p>De plus, le promoteur élabore une estimation de chronologie des événements comme suit : 00h00 – 02h00, 02h00, 06h00 – 08h00, 08h00 et plus, 24 heures et plus.</p> <p>Item 26 Recommandation TCSSM : Ces normes d'intervention que le promoteur se donne devraient se refléter dans son PMU et ou dans son plan d'intervention. Si le promoteur entend recourir à une tierce partie (contracteur) en matière d'intervention, une entente devrait être signée. Cette dite entente devrait faire partie du PMU et ou dans du plan d'intervention (rôle, responsabilités et obligations). De même le PMU et ou le PI (plan d'intervention) devrait décrire les rôles et responsabilités de chaque partie impliquée.</p>
6.6.3 Évaluation des effets cumulatifs			
Transports Canada		Déterminer les sources d'effets cumulatifs potentiels. Préciser si d'autres projets ou activités qui ont été ou seront réalisés pourraient causer des effets sur les composantes choisies dans les limites définies et quels effets pourraient interagir avec les effets résiduels du projet. L'évaluation des effets cumulatifs peut tenir compte des résultats de toute étude pertinente réalisée par un comité mis sur pied en vertu de	<p>Construction d'un nouveau terminal maritime à Contrecoeur. Pour TCSSM, la construction d'un tel terminal à Contrecoeur n'aurait pas d'incidence sur le projet de Trois-Rivières.</p> <p>Item 27 À titre d'information TC a initié un projet portant sur les effets cumulatifs sur le fleuve Saint-Laurent et la rivière Saguenay.</p>

		l'article 73 ou 74 de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)	
Transports Canada	Chapitres 14 et 15	Décrire les mesures d'atténuation qui sont réalisables des points de vue technique et économique. Le promoteur doit évaluer l'efficacité des mesures appliquées pour atténuer les effets cumulatifs. Dans les cas où des mesures déjà en place et ne relevant pas de la responsabilité du promoteur pourraient servir à atténuer ces effets, le promoteur identifiera ces effets et les parties qui ont le pouvoir d'intervenir. En pareils cas, l'étude d'impact résumera les discussions qui ont eu lieu avec les autres parties afin de mettre en œuvre les mesures nécessaires à long terme	Item 28 TCSSM s'assurera de la conformité des navires et des opérations (le cas échéant) dans le cadre de ses obligations et de ses prérogatives en vertu de la LMMC de 2001.
7 SOMMAIRE DE L'ÉVALUATION DES EFFETS ENVIRONNEMENTAUX			
Transports Canada	Chapitre 15	Tableau résumant l'information suivante: <ul style="list-style-type: none"> • les effets environnementaux potentiels • les mesures proposées pour atténuer les effets décrits ci-dessus les effets résiduels potentiels et leur importance	Voir tableau 15 du document: WSP NO 201-04975-00 Item 29 TCSSM s'assurera de la conformité des navires et des opérations (le cas échéant) dans le cadre de ses obligations et de ses prérogatives en vertu de la LMMC de 2001.
8 PROGRAMMES DE SUIVI ET DE SURVEILLANCE			
8.1 Programme de surveillance			
Transports Canada	Section 16	La détermination des interventions comportant des risques pour une ou plusieurs des composantes et les mesures et moyens envisagés pour protéger l'environnement	Item 30 Pas de commentaire de TCSSM
Transports Canada	Sections 16	La description des caractéristiques du programme de surveillance, lorsque celles-ci	L'APTR doit s'assurer que tout déversement de produits d'hydrocarbures

		<p>sont prévisibles (par ex. : lieu des interventions, protocoles prévus, liste des paramètres mesurés, méthodes d'analyse utilisées, échéancier de réalisation, ressources humaines et financières affectées au programme)</p>	<p>dans le milieu maritime ou tout autre incident en matière de sécurité maritime lors de la construction, de l'exploitation et ou lors de la fermeture doit être rapporté aux autorités : RAA / NMD RAA-NMD@tc.gc.ca</p> <p>Item 31 À titre d'information, dans les eaux canadiennes, les rejets ne sont autorisés qu'en vertu du Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux (DORS/2012-69) https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2012-69/page-1.html</p>
Transports Canada	Section 16.	La description des mécanismes d'intervention du promoteur en cas de constatation du non-respect des exigences légales et environnementales ou des obligations imposées aux entrepreneurs par les dispositions environnementales de leurs contrats	Item 32 Application des dispositions légales prévues dans la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et des Règlements pris en vertu de cette dite Loi.
Transports Canada	Section 16	Les modalités concernant la production des rapports de surveillance (nombre, teneur, fréquence, format) qui seront transmis aux autorités concernées	Pas de commentaire de TCSSM
8.2 Programme de suivi			
Transports Canada	Section 16	Les objectifs du programme de suivi et les composantes visées par le programme	Pas de commentaire de TCSSM
Transports Canada	Section 16	Une liste des éléments nécessitant un suivi	Pas de commentaire de TCSSM
Transports Canada	Section 16	Le nombre d'études de suivi prévues ainsi que leurs caractéristiques principales (liste des	Pas de commentaire de TCSSM

		paramètres à mesurer, échéancier de réalisation projeté, etc.)	
Transports Canada	Section 16	Le mécanisme d'intervention mis en œuvre en cas d'observation de dégradation imprévue de l'environnement	Item 33 Application des dispositions légales prévues dans la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et des Règlements pris en vertu de cette dite Loi.
Transports Canada	Section 16	Le mécanisme de diffusion des résultats des suivis auprès des populations concernées	Pas de commentaire de TCSSM
Transports Canada	Section 16	L'accessibilité et le partage de données à l'intention de la population	Pas de commentaire de TCSSM
Transports Canada	Section 16	L'occasion pour le promoteur de profiter de la participation des groupes autochtones et des parties concernées sur le territoire touché, lors de la réalisation du programme	Pas de commentaire de TCSSM
Transports Canada	Section 16	L'implication des organismes locaux et régionaux dans la conception, la réalisation, l'évaluation des résultats des suivis et leur mise à jour incluant un mécanisme de communication entre ces derniers et le promoteur	Item 34 Pas de commentaire de TCSSM / Une entre la SIMEC et les navires destinés à desservir les nouvelles installations de l'APTR est prévu dans le cadre réglementaire.