



Agence d'évaluation d'impact du Canada



ANALYSE DES CHANGEMENTS PROPOSÉS PAR LNG CANADA
DEVELOPMENT INC. POUR LE PROJET DE TERMINAL D'EXPORTATION LNG
CANADA

MARS 2021

Table des matières

Agence d'évaluation d'impact du Canada.....	1
Table des matières	2
Liste des figures	3
1. Introduction.....	4
1.1 Loi sur l'évaluation d'impact.....	4
2. Changements proposés à la conception du projet.....	6
2.1 Détails des changements proposés	6
2.2 Analyse des changements proposés par l'Agence	7
3. Effets environnementaux négatifs potentiels attribuables aux changements au projet proposés	9
3.1 Poisson et habitat du poisson	9
3.1.1 Évaluation du promoteur	9
3.1.2 Points de vue exprimés	10
3.1.3 Analyse et conclusions de l'Agence.....	10
3.2 Qualité de l'air	11
3.2.1 Évaluation du promoteur	11
3.2.2 Points de vue exprimés.....	12
3.2.3 Analyse et conclusions de l'Agence.....	12
3.3 Ressources végétales.....	12
3.3.1 Évaluation du promoteur	13
3.3.2 Points de vue exprimés.....	14
3.3.3 Analyse et conclusions de l'Agence.....	14
3.4 Ressources fauniques.....	15
3.4.1 Évaluation du promoteur	15
3.4.2 Points de vue exprimés.....	16
3.4.3 Analyse et conclusions de l'Agence.....	17
3.5 Ressources archéologiques et patrimoniales	17
3.5.1 Évaluation du promoteur	17
3.5.2 Points de vue exprimés.....	18
3.5.3 Analyse et conclusions de l'Agence.....	19

3.6	Droits des peuples autochtones.....	19
3.6.1	Évaluation du promoteur	19
3.6.2	Opinions exprimées	20
3.6.3	Analyse et conclusions de l'Agence.....	21
4.	Conclusion.....	22

Liste des figures

Figure 1	: Lieu des changements proposés.....	8
----------	--------------------------------------	---

1. Introduction

LNG Canada Development Inc. (le promoteur) a proposé la construction et l'exploitation du projet de terminal d'exportation de LNG Canada (le projet), une installation de liquéfaction du gaz naturel et un terminal maritime pour l'exportation de gaz naturel liquéfié (GNL) dans le district de Kitimat, en Colombie-Britannique (C.-B.). Le projet convertira le gaz naturel en gaz naturel liquéfié, à raison d'environ 26 millions de tonnes par année, pour l'exporter ensuite vers des marchés internationaux. Le projet devrait avoir une durée de vie d'au moins 25 ans. La construction du projet a commencé en 2015.

1.1 Loi sur l'évaluation d'impact

Le 28 août 2019, la *Loi sur l'évaluation d'impact* (LEI) est entrée en vigueur, abrogeant la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (2012) (LCEE 2012). L'article 184 de la LEI stipule que les déclarations de décision émises en vertu de la LCEE 2012 sont réputées être des déclarations aux termes de la LEI et, par conséquent, soumises aux dispositions de la LEI. En outre, l'Agence canadienne d'évaluation environnementale est maintenant l'Agence d'évaluation d'impact du Canada. Dans le présent rapport, le terme « Agence » fait référence à l'ancienne Agence canadienne d'évaluation environnementale ou à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada actuelle.

1.2 Historique d'évaluation

Le projet a fait l'objet d'une évaluation environnementale en vertu de la LCEE 2012 et de l'*Environmental Assessment Act* (Loi sur l'évaluation environnementale) de la Colombie-Britannique, de 2002. L'évaluation environnementale fédérale a été réalisée par substitution conformément au *Protocole d'entente entre l'Agence canadienne d'évaluation environnementale et le Bureau d'évaluation environnementale (BEE) de la Colombie-Britannique sur la substitution des évaluations environnementales* (2013).

Dans le cadre du processus de substitution, le BEE a soumis à l'Agence un rapport d'évaluation qui a fourni des renseignements sur la décision d'évaluation environnementale prise par l'ancien ministre de l'Environnement et du Changement climatique en vertu de la LCEE 2012. Le BEE a préparé le rapport d'évaluation en consultation avec un groupe de travail consultatif composé de représentants des gouvernements fédéral, provincial et local dont les mandats et les compétences sont pertinents pour l'examen du projet. Le BEE a consulté des représentants de la Nation Haisla, de la Première Nation Gitga'at, de la Nation Gitxaala, de la Première Nation Kitselas, de la bande Kitsumkalum, de la bande Lax Kw'alaams et de la Première Nation Metlakatla. L'Agence a également fourni des conseils au BEE visant au respect des exigences liées à la LCEE 2012.

À la suite du processus d'évaluation environnementale par substitution, l'ancien ministre de l'Environnement a déterminé, au titre de l'alinéa 52(1)a) de la LCEE 2012, que le projet serait susceptible d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants, en tenant compte des mesures d'atténuation que le ministre a jugées adéquates. Conformément au paragraphe 52(2) de la LCEE 2012, la décision a été renvoyée au gouverneur en conseil sur la question de savoir si les effets environnementaux négatifs importants étaient justifiés dans les circonstances. Conformément à l'alinéa 52(4)a) de la LCEE 2012, le gouverneur en conseil

a décidé que les effets environnementaux négatifs importants que le projet est susceptible d'entraîner étaient justifiables dans les circonstances et que le projet peut aller de l'avant. Le 17 juin 2015, conformément au paragraphe 53(1) de la LCEE 2012, l'ancien ministre a émis une déclaration de décision relative au projet. La déclaration de décision contient 87 conditions juridiquement contraignantes, qui comprennent des mesures d'atténuation et des exigences de suivi que le promoteur doit respecter pendant toute la durée de vie du projet.

1.3 Objet du présent rapport

Le 18 décembre 2020, le promoteur a fourni à l'Agence des renseignements et une analyse des changements proposés au projet dans son évaluation des changements pour le changement n° 3 du certificat d'évaluation environnementale n° E15-01 (l'évaluation des changements du promoteur), qui peut être consultée ici : (<https://iaac-aeic.gc.ca/050/evaluations/document/138411?culture=en-CA>). Les renseignements fournis par le promoteur décrivent les changements, les effets potentiels des changements sur les composantes valorisées, ainsi qu'un résumé de la consultation des groupes autochtones. Le BEE a mené son propre processus de modification des changements proposés et a convoqué un comité consultatif technique (CCT) pour l'aider dans son examen. L'Agence a participé au CCT afin de minimiser les doubles emplois. Le CCT comprenait des ministères provinciaux, des ministères fédéraux, les gouvernements local et régional ainsi que des représentants de la Nation Haisla. Le rapport d'évaluation des changements du BEE et son processus de modification peuvent être trouvés ici : [EPIC \(gov.bc.ca\)](#) (disponible en anglais seulement).

Ce rapport fournit un résumé des changements au projet, ainsi qu'une analyse visant à déterminer si ces changements peuvent entraîner des effets environnementaux négatifs dans les domaines de compétence fédérale. En outre, il examine si des conditions existantes de la déclaration de décision doivent être modifiées, que ce soit pour ajouter une condition, retirer une condition ou modifier une condition existante.

2. Changements proposés à la conception du projet

Le promoteur propose les changements suivants au projet :

- La construction de deux voies d'accès temporaires, entre la route de transport du module et les sections centrale et sud du couloir de la ligne de chargement;
- La modernisation des routes existantes comme route de transport supplémentaire pour la livraison des matériaux de construction sur le site de l'installation de GNL.

Ces changements proposés sont présentés dans la figure 1.

2.1 Détails des changements proposés

Voies d'accès temporaires

Le projet comprend une route de transport du module et un couloir de la ligne de chargement du GNL (voir la figure 1) qui sont utilisés pour le transport de matériaux de construction vers le site. Les voies d'accès temporaires sont nécessaires pour éviter la construction d'un pont sur le ruisseau Anderson ou le ruisseau Moore et pour réduire la perturbation d'une zone de pâturin éminent. En particulier, le promoteur propose de construire et d'utiliser deux voies d'accès temporaires dans une zone de voies d'accès située entre la route de transport du module (à l'intérieur du corridor de voies de transport certifié) et le corridor de la ligne de chargement du GNL (dans la zone du terminal maritime certifié) (figure 1).

L'objectif des voies d'accès proposées serait de permettre aux engins de construction lourds d'accéder au couloir de la ligne de chargement du GNL au niveau du sol. Ceci est nécessaire pour permettre la construction du tréteau de la ligne de chargement sous une ligne de transmission à haute tension existante en utilisant une grue terrestre à faible hauteur de chute. La machine à pont en porte-à-faux qui sera utilisée pour construire le tréteau de la ligne de chargement n'aurait pas un dégagement suffisant pour être utilisée dans une zone de travail de ligne de transmission et fonctionne seulement en lignes droites, ainsi une méthode de construction différente est nécessaire.

La première voie d'accès, la voie d'accès nord, permettrait aux engins de construction d'accéder à la section centrale du couloir de la ligne de chargement depuis l'ouest et éviterait la construction d'un pont sur le ruisseau Anderson ou le ruisseau Moore. Une voie d'accès existante serait prolongée de 240 mètres dans une zone non boisée à l'est de la voie existante jusqu'au corridor de la ligne de chargement.

La voie d'accès sud permettrait d'établir une zone de travail à la section centrale du couloir de la ligne de chargement. Cette option réduirait la perturbation d'une zone de pâturin éminent (une espèce végétale d'intérêt) et éviterait une partie de l'estuaire inférieur de la rivière Kitimat qui est inondée à marée haute en éliminant l'empreinte liée à la construction du chemin d'accès de la conception initiale du projet. La voie d'accès sud s'étendrait sur environ 200 mètres de la route de transport sud jusqu'au couloir de la ligne de

chargement sur tréteaux, puis tournerait et se prolongerait vers le nord sur environ 70 mètres jusqu'à une zone de travail située dans la zone de projet certifiée. Un certain défrichage serait nécessaire avant la construction de la nouvelle voie d'accès.

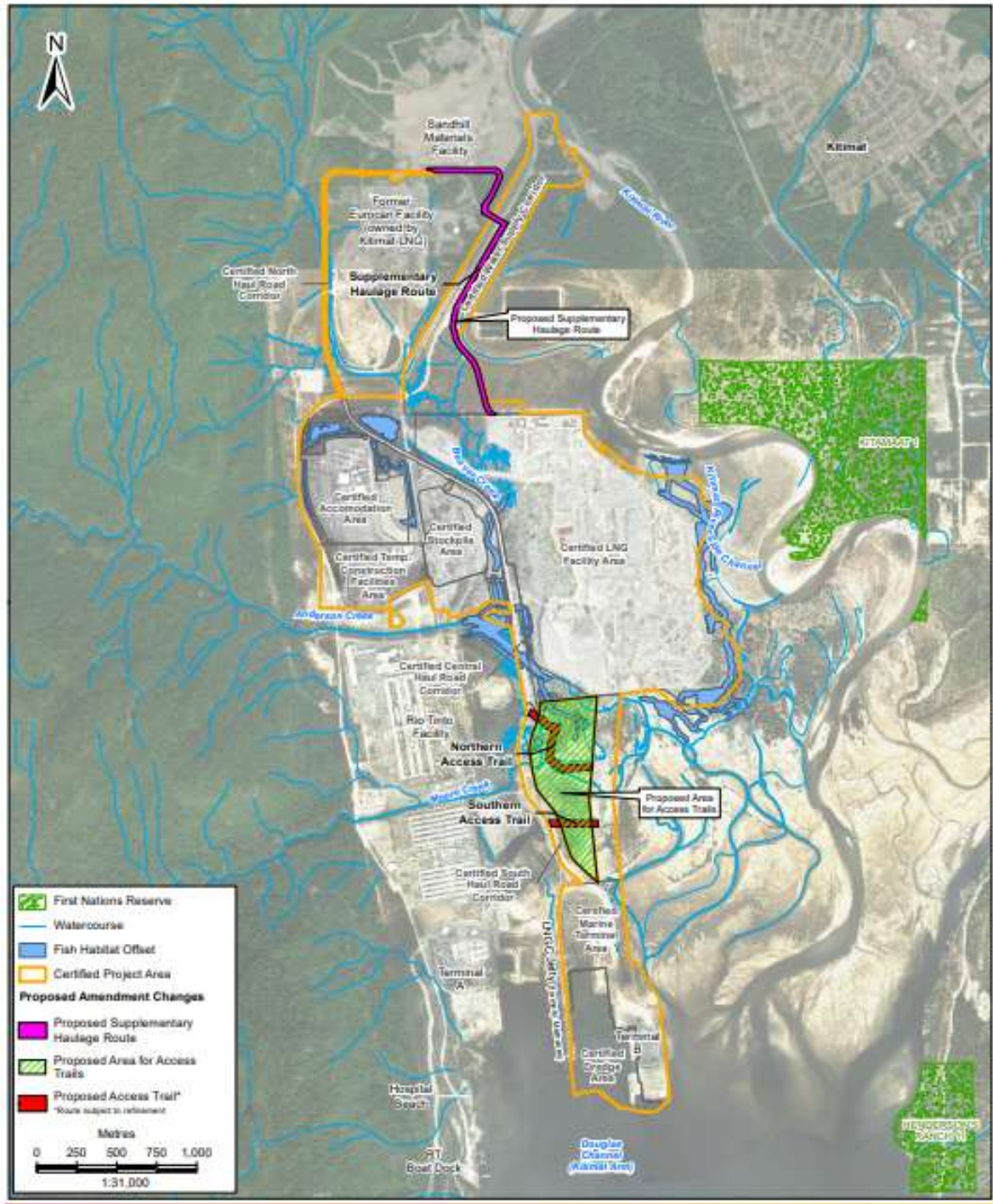
Les deux voies d'accès auraient 10 mètres de large et seraient construites en utilisant des techniques de construction de routes forestières temporaires tirées du manuel d'ingénierie du ministère des Forêts, des Terres, des Ressources naturelles et du Développement rural de la Colombie-Britannique (MFTRNCB 2019). La construction de la voie d'accès nord nécessiterait le défrichage et l'essouchement de la végétation, depuis le ruisseau Moore jusqu'au couloir de la ligne de chargement sur tréteaux et sur toute la longueur de la voie d'accès sud. Des tapis de gravier et de bois seraient placés le long des deux voies d'accès afin de faciliter le déplacement des équipements. Une fois la construction des lignes de chargement du GNL terminée, les deux voies d'accès temporaires seraient remises en état et revégétalisées en utilisant des techniques établies et les meilleures pratiques conformément au manuel d'ingénierie (MFTRNCB 2019). Cela comprend l'enlèvement des tapis de bois et du gravier importé, la stabilisation, la scarification et le décompactage des sols, la réutilisation de la terre arabe locale et la revégétalisation à l'aide de plantes locales. Les voies d'accès temporaires seraient en place pendant six à neuf mois.

Route de transport supplémentaire :

Le promoteur propose de moderniser les routes existantes comme route de transport supplémentaire (figure 1). La route proposée est utilisée pour le transport par camion des matériaux de construction vers le site de l'installation et la modernisation permettrait de soutenir le trafic dans les deux sens. Cela améliorerait l'efficacité et la sécurité des travailleurs pendant la construction du projet et pendant les phases d'exploitation et de désaffectation. L'ampleur de la modernisation serait déterminée lors de discussions avec le district de Kitimat, mais les améliorations devraient inclure le défrichage de la végétation (jusqu'à 10 mètres de large), l'élargissement de la route et le nivellement. Aucun ponceau ne serait nécessaire. L'élargissement localisé de la route de transport supplémentaire serait permanent et subsisterait pour la durée de vie du projet.

2.2 Analyse des changements proposés par l'Agence

L'Agence a effectué une analyse des changements proposés pour le projet afin de déterminer si les changements constituent un nouveau projet ou un projet désigné différent qui pourrait nécessiter une nouvelle évaluation d'impact. Les changements au projet portent uniquement sur la modernisation des voies d'accès et des routes de transport. Ces composantes du projet ne sont pas visées par le *Règlement sur les activités concrètes*. L'Agence est d'avis que les changements proposés au projet ne constituent pas un projet désigné nouveau ou différent qui pourrait nécessiter une nouvelle évaluation d'impact.



 <small>Opportunity for British Columbia, Energy for the world</small>	PROPOSED AMENDMENT 3 CHANGES	
	LNG CANADA EXPORT TERMINAL KITIMAT, BRITISH COLUMBIA	
	PROJECTION UTMS	DRAWN BY LT
	DATE NAD 83	CHECKED BY MD
DATE 13-NOV-20	FIGURE NO. 1	

FIGURE 1 : LIEU DES CHANGEMENTS PROPOSÉS (DISPONIBLE EN ANGLAIS SEULEMENT)

3. Effets environnementaux négatifs potentiels attribuables aux changements au projet proposés

Ce qui suit est une analyse visant à déterminer si l'un des changements apportés au projet en ce qui concerne la construction et l'exploitation des voies d'accès temporaires et de la route de transport supplémentaire nécessiterait des modifications, y compris l'ajout ou le retrait, des mesures d'atténuation et des exigences de suivi incluses comme conditions dans la déclaration de décision.

3.1 Poisson et habitat du poisson

Les effets sur le poisson et l'habitat du poisson ont été évalués lors de l'évaluation environnementale initiale et des mesures d'atténuation et des exigences de suivi ont été élaborées.

3.1.1 Évaluation du promoteur

Le promoteur a déclaré dans son évaluation des changements qu'aucun habitat du poisson n'a été relevé dans la zone des changements proposés liés à la route de transport supplémentaire ou à la voie d'accès sud. La voie d'accès nord croise un canal transversal entre le ruisseau Moore et le ruisseau Anderson.

L'empreinte de la partie existante de la voie d'accès nord a entraîné la perturbation d'environ 11 m² d'habitat dans les cours d'eau et de 1 829 m² d'habitat riverain; l'expansion de la voie d'accès nord va perturber 947 m² supplémentaires d'habitat riverain. Le promoteur a indiqué que le défrichage de la végétation et les travaux dans les cours d'eau seraient les activités susceptibles d'avoir des effets négatifs sur les poissons et leur habitat. Le défrichage de la végétation riveraine peut entraîner des modifications de l'habitat du poisson par des changements dans l'érosion et la sédimentation. Les travaux dans les cours d'eau en dessous de la ligne des hautes eaux peuvent entraîner des changements dans l'habitat du poisson, des risques de blessures physiques ou de mortalité pour les poissons, ou des changements dans la santé des poissons par des modifications directes de l'habitat, la sédimentation et les risques pour les poissons liés à l'équipement.

Le promoteur a déclaré qu'il respectera les mesures visant à atténuer les effets négatifs de la voie d'accès nord sur le poisson et l'habitat du poisson, comme le stipule la condition 2 de l'autorisation délivrée par le ministère des Pêches et des Océans (MPO) en ce qui concerne l'infrastructure de soutien prévue à la *Loi sur les pêches* (16-HPAC01079), ainsi que le rapport d'évaluation des changements du promoteur. Ces mesures d'atténuation comprennent des mesures de contrôle des sédiments et de l'érosion, des méthodes de gestion des eaux de surface, des méthodes de gestion de l'habitat du poisson, la planification des interventions en cas de déversement et la présentation de rapports annuels au MPO. Les mesures et normes applicables pour éviter et atténuer les dommages graves causés au poisson doivent être mises en œuvre avant le lancement des travaux, des opérations ou des activités liés au projet.

La route et le pont temporaires seraient enlevés après la construction de la ligne de chargement et l'habitat riverain serait remis en état. Le promoteur a conclu qu'aucune mesure d'atténuation supplémentaire n'est nécessaire pour traiter les effets potentiels des changements proposés sur les poissons d'eau douce et

d'estuaire et leur habitat. Le promoteur est d'avis que les effets résiduels sur le poisson et l'habitat du poisson liés aux changements au projet ne changeraient pas les conclusions de l'évaluation des effets cumulatifs de l'évaluation environnementale initiale.

3.1.2 Points de vue exprimés

Le MPO a déclaré qu'afin de déterminer si le projet nécessiterait ou non une autorisation en vertu de la *Loi sur les pêches*, le promoteur devrait fournir des renseignements supplémentaires au MPO dans le cadre de son processus d'examen réglementaire. Le promoteur a déterminé que les travaux n'entraîneraient pas la mort de poissons ni la détérioration, la destruction ou la perturbation de l'habitat du poisson tant que les mesures de protection du poisson et de l'habitat du poisson sont respectées. Par conséquent, le promoteur n'a pas l'intention de soumettre un formulaire de demande d'examen au MPO pour les travaux liés à la voie d'accès nord.

Le district de Kitimat a déclaré qu'il pourrait y avoir des effets négligeables sur la qualité des eaux de surface en raison de l'augmentation du trafic le long de la route supplémentaire non asphaltée. Le promoteur a déclaré que l'augmentation du trafic associée à l'utilisation de la route de transport supplémentaire devrait entraîner un changement négligeable par rapport aux effets potentiels précédemment évalués dans la demande de certificat d'EE, et que tout changement serait principalement lié à la possibilité d'une augmentation de la poussière. Cet effet potentiel serait atténué en utilisant les mesures et les engagements d'atténuation existants, tels que la suppression des poussières, les mesures de contrôle de l'érosion et des sédiments et la surveillance de l'environnement.

Le district de Kitimat a également déclaré que le contrôle de l'érosion et des sédiments serait nécessaire pour l'élargissement de la route en gravier. Le promoteur a répondu que des mesures de contrôle de l'érosion et des sédiments seraient mises en place conformément au plan de gestion environnementale de la construction élaboré en conformité avec la condition 20 du certificat d'évaluation environnementale.

Le BEE a conclu que les effets sur le poisson et l'habitat du poisson entraîneraient une légère diminution temporaire de la zone de l'habitat du poisson et une augmentation négligeable du risque de blessure ou de mortalité et de perturbation sensorielle pour le poisson. Il a également déclaré que les effets seraient temporaires et réversibles grâce à la restauration et à l'atténuation requises par l'autorisation délivrée au promoteur en vertu de la *Loi sur les pêches*, et qu'il n'y aurait aucun changement par rapport aux conclusions de l'évaluation environnementale initiale. Le BEE a également conclu qu'il existe un impact potentiel négligeable sur la qualité de l'eau en raison de l'érosion due à la route de transport supplémentaire qui peut être atténué par les conditions existantes du certificat d'évaluation environnementale, et qu'il n'y aurait aucun changement par rapport aux conclusions de l'évaluation environnementale initiale.

3.1.3 Analyse et conclusions de l'Agence

L'Agence est d'avis que les conditions de la déclaration de décision, en particulier celles liées à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un plan afin de compenser la perte de poissons et de l'habitat du poisson, suffiraient pour traiter tout effet résiduel sur le poisson et l'habitat du poisson causé par les changements au projet. Par conséquent, compte tenu de l'analyse du promoteur, et des points de vue exprimés ci-dessus, l'Agence conclut que les changements proposés au projet n'entraîneraient aucun changement des effets environnementaux négatifs sur le poisson et l'habitat du poisson autres que ceux évalués lors de l'évaluation

environnementale initiale. Les mesures d'atténuation clés et les exigences de suivi existantes de l'évaluation environnementale initiale permettraient de traiter de manière adéquate tout effet au titre de la LCEE 2012 résultant des changements proposés, y compris les mesures d'atténuation liées à l'érosion et à la sédimentation, à la perte d'habitat du poisson et à la mortalité du poisson.

3.2 Qualité de l'air

Les effets sur la qualité de l'air ont été évalués lors de l'évaluation environnementale initiale du projet et des mesures d'atténuation et des exigences de suivi ont été élaborées. La déclaration de décision comprend des conditions pour atténuer les effets en vertu de la LCEE 2012, en particulier les effets de la qualité de l'air sur la santé humaine.

3.2.1 Évaluation du promoteur

Le promoteur a déclaré dans son rapport d'évaluation des changements que la construction des voies d'accès temporaires entraînerait des quantités négligeables d'émissions supplémentaires de principaux contaminants atmosphériques (PCA) et de matière particulaire fugitive par rapport à ce qui avait été évalué dans l'évaluation environnementale initiale.

Le promoteur a également déclaré que des changements potentiels aux effets précédemment caractérisés sont probables du fait de l'utilisation de la route de transport supplémentaire. L'itinéraire de transport supplémentaire serait utilisé pour le transport par camion des matériaux de construction vers le site de l'installation, ce qui entraînerait des émissions directes de PCA et des émissions de matières particulaires fugitives. Parmi celles-ci, les émissions de « poussières » fugitives ou de particules grossières (celles qui ont un diamètre aérodynamique compris entre 2,5 et 10 micromètres) présentent le plus grand potentiel de modification des effets résiduels précédemment caractérisés, et c'est pourquoi elles ont été retenues dans la présente évaluation.

Le promoteur a déclaré que les conditions existantes de l'évaluation environnementale initiale quant à la qualité de l'air atténueraient les effets liés à la modernisation de la route.

Le promoteur a élaboré un plan de gestion de la qualité de l'air (PGQA) pour la construction, comprenant des mesures d'atténuation, de surveillance et de gestion adaptative. Le PGQA a été élaboré en consultation avec le ministère provincial de l'Environnement et de la Stratégie sur les changements climatiques, le ministère de la Santé et la *Oil and Gas Commission* (OGC) de la Colombie-Britannique. Le PGQA comprend des mesures d'atténuation suffisantes pour traiter les préoccupations liées à la qualité de l'air en lien avec l'utilisation de la route de transport supplémentaire. Le promoteur a conclu qu'aucune mesure d'atténuation supplémentaire n'est nécessaire pour faire face aux effets potentiels.

Les effets résiduels prévus sur la qualité de l'air identifiés par le promoteur comprennent une augmentation globale des émissions de PCA, en particulier des émissions de particules grossières. Les émissions des changements proposés seraient localisées à proximité de la route de transport supplémentaire et à l'intérieur de la zone d'étude locale (ZEL) pour la qualité de l'air de l'évaluation environnementale initiale. Le long de la route de transport supplémentaire, des augmentations limitées des émissions de particules grossières

(« poussières ») sont attendues, mais elles ne seraient pas sensiblement différentes de celles prévues par l'évaluation environnementale initiale. Le long de la route de transport existante, on s'attend à une légère diminution des émissions de « poussières » (car une partie du trafic de cette route est déplacée vers la route de transport proposée), mais elle ne diffère pas sensiblement de celles qui ont été évaluées précédemment.

Le promoteur a déclaré dans son rapport d'évaluation des changements qu'avec la mise en œuvre des mesures d'atténuation existantes, les effets résiduels potentiels sur la qualité de l'air en raison des travaux et activités proposés liés aux changements proposés seront limités aux émissions de particules grossières le long de la route de transport supplémentaire; celles-ci sont négligeables par rapport à l'ensemble du projet. Par conséquent, le promoteur est d'avis que les changements au projet n'entraîneraient pas de changements dans la caractérisation des effets résiduels présentés dans l'évaluation environnementale initiale. Le promoteur a également conclu que les effets résiduels liés aux changements proposés ne changeront pas les conclusions de l'évaluation des effets cumulatifs figurant dans l'évaluation environnementale initiale.

3.2.2 Points de vue exprimés

Le ministère de l'Environnement et de la Stratégie sur les changements climatiques de la Colombie-Britannique a fait part de ses préoccupations initiales concernant l'évaluation des émissions de poussières fugitives en lien avec les changements au projet. La qualité de l'air a par conséquent été examinée en tant que composante valorisée dans l'évaluation des changements au projet. ECCC n'avait pas d'autres commentaires.

Le BEE a également conclu dans son rapport d'évaluation des changements que l'exposition humaine potentielle à la poussière de la route serait temporaire, intermittente et brève pour les personnes voyageant sur le boulevard Haisla, et qu'il n'y aurait aucun changement par rapport aux conclusions de l'évaluation environnementale initiale. Le BEE a conclu que les conditions du certificat sont en place pour atténuer les effets du projet sur la qualité de l'air.

3.2.3 Analyse et conclusions de l'Agence

Compte tenu de l'analyse formulée dans l'évaluation des changements du promoteur et des points de vue exprimés ci-dessus, l'Agence conclut que les changements au projet n'entraîneraient aucun changement aux effets environnementaux négatifs sur la santé humaine liés à la qualité de l'air autre que ceux évalués lors de l'évaluation environnementale initiale. Les mesures d'atténuation clés existantes décrites dans la déclaration de décision et les exigences de suivi permettront de traiter de manière adéquate tout effet découlant des changements proposés en vertu de la LCEE 2012.

3.3 Ressources végétales

Les effets sur les ressources végétales ont été évalués lors de l'évaluation environnementale initiale du projet et des mesures d'atténuation et des exigences de suivi ont été élaborées. La déclaration de décision comprend des conditions pour atténuer les effets en vertu de la LCEE 2012, en particulier les effets sur les terres humides qui abritent des oiseaux migrateurs, sur les espèces en péril et sur l'utilisation du territoire par les peuples autochtones.

3.3.1 Évaluation du promoteur

Le promoteur a déclaré dans son évaluation des changements que la zone totale de défrichage en dehors de l'empreinte du projet liée aux changements proposés pour les voies d'accès et les routes de transport supplémentaires est de 3,4 hectares. De cette zone, environ 1,4 hectare (59 %) est occupé par des communautés écologiques végétales et 2,0 hectares (41 %) sont occupés par des communautés anthropiques, peu ou pas végétalisées. Les communautés écologiques d'intérêt qui se trouvent dans cette zone sont approximativement :

- 0,3 hectare de communautés inscrites sur la liste rouge provinciale;
- 0,2 hectare de communautés inscrites sur la liste bleue provinciale;
- 0,1 hectare de forêt ancienne;
- 1,0 hectare d'unités de plaine alluviale;
- 0,3 hectare de terres humides;
- 0,1 hectare étant important sur le plan écologique (c'est-à-dire des communautés inscrites sur la liste rouge, bleue ou estuarienne).

Aucune espèce végétale rare, aucune espèce végétale unique à usage traditionnel, ni aucune espèce végétale envahissante n'a été identifiée dans la zone de défrichage liée aux changements proposés.

Le défrichage de la végétation pour soutenir la construction des voies d'accès temporaires et de la route de transport supplémentaire peut entraîner des changements dans les communautés écologiques et les espèces végétales d'intérêt, par l'élimination d'environ 1,4 hectare de communautés écologiques végétales et l'introduction ou la propagation potentielle d'espèces envahissantes par les activités de défrichage de construction.

Aucun changement de la santé et de la diversité de la végétation indigène attribuable aux effets des émissions atmosphériques causés par la fumigation au dioxyde de soufre, les dépôts d'azote et les dépôts acides n'était escompté, car aucune modification des émissions atmosphériques opérationnelles n'est prévue.

Le promoteur est d'avis que tout effet potentiel sur les ressources végétales lié aux changements au projet serait atténué par la conception du projet et la mise en œuvre des mesures d'atténuation formulées dans l'évaluation environnementale initiale. Le promoteur a décrit ces conditions existantes dans la section 7.2.3 de son évaluation des changements.

En outre, le promoteur a prévu que les changements proposés réduiraient les effets potentiels sur une zone connue pour abriter le pâturin éminent (une espèce végétale d'intérêt) par rapport à ceux identifiés dans l'évaluation environnementale initiale. En construisant la voie d'accès sud, la perturbation potentielle de cette espèce sera limitée à l'empreinte directe des pieux installés à l'aide de la machine à pont en porte-à-faux. Comparativement, la conception du projet initiale entraînerait la perturbation liée à l'installation des pieux, en plus de la perturbation liée à l'empreinte de la route d'accès de construction.

Selon le promoteur, les changements en termes d'abondance des espèces végétales, après la mise en œuvre des mesures d'atténuation, sont les suivants :

- Perte temporaire de plantes à usage traditionnel par le défrichage de la végétation, bien qu'aucune espèce unique n'ait été identifiée dans ces zones lors de l'évaluation environnementale initiale.
- Introduction ou propagation potentielle de plantes envahissantes. Le promoteur a déclaré que les changements proposés n'entraîneront pas de changements résiduels décelables dans les communautés écologiques végétales au sein de la ZEL ou de la ZER (zone d'étude régionale).

Le promoteur a déclaré dans son évaluation des changements que les changements liés aux voies d'accès temporaires seraient temporaires car les voies seraient remises en état après six à neuf mois d'utilisation. Il n'y aurait pas de perte nette des fonctions des zones humides liées aux zones humides importantes sur le plan écologique grâce à la mise en œuvre du plan compensatoire pour les zones humides.

Le promoteur a déclaré dans son évaluation des changements que les effets résiduels des changements proposés sur la végétation seraient localisés dans la ZEL de la végétation (une zone tampon de 120 mètres de l'empreinte du projet). Environ 350 mètres de la route de transport supplémentaire proposée se trouveraient en dehors de la ZEL pour la végétation présentée dans l'évaluation environnementale initiale, mais cette zone est actuellement une route, qui n'est donc pas végétalisée. Le potentiel d'introduction ou de propagation de plantes envahissantes dans cette zone serait géré par la mise en œuvre du plan de gestion des plantes envahissantes.

Compte tenu de la mise en œuvre des mesures d'atténuation existantes, le promoteur a conclu que les effets résiduels sur les ressources végétales dus aux changements au projet (défrichage de 1,4 hectare de végétation) sont négligeables. La caractérisation globale des effets résiduels des changements de l'abondance des espèces végétales d'intérêt, telle que présentée dans l'évaluation environnementale initiale, ne devrait pas être modifiée par les changements proposés.

Le promoteur a également conclu que les effets résiduels ne changeraient pas les conclusions de l'évaluation des effets cumulatifs de l'évaluation environnementale initiale.

3.3.2 Points de vue exprimés

ECCC a exprimé son inquiétude concernant le fait que le défrichage de la végétation lié à la modernisation de la route de transport n'a pas été pris en compte dans l'évaluation des changements au projet et dans le plan compensatoire. Le promoteur a déclaré que la perte de communautés écologiques végétales liée à la modernisation de la route de transport était incluse dans les pertes totales de végétation indiquées dans son évaluation des changements et serait incluse dans le plan compensatoire, le cas échéant.

Le BEE a conclu que le défrichage supplémentaire de 1,4 hectare de communautés écologiques végétales entraînerait une légère augmentation de la zone totale défrichée, qu'elle serait réversible par des activités de remise en état, et qu'il n'y aurait aucun changement aux conclusions de l'évaluation environnementale initiale. Le BEE a conclu que les conditions du certificat sont en place pour atténuer et compenser les impacts des changements du projet sur la végétation.

3.3.3 Analyse et conclusions de l'Agence

Compte tenu de l'analyse formulée dans l'évaluation des changements du promoteur et des points de vue exprimés ci-dessus, l'Agence conclut que les changements au projet n'entraîneraient aucun changement des

effets environnementaux négatifs sur les ressources végétales autres que ceux évalués lors de l'évaluation environnementale. Les mesures d'atténuation clés et les exigences de suivi existantes, y compris les exigences indiquées dans la déclaration de décision, permettraient de traiter de manière adéquate tout effet découlant des changements proposés en vertu de la LCEE 2012.

3.4 Ressources fauniques

Les effets sur la faune ont été évalués lors de l'évaluation environnementale initiale du projet et des mesures d'atténuation et des exigences de suivi ont été élaborées. La déclaration de décision comprend des conditions pour atténuer les effets en vertu de la LCEE 2012, en particulier les effets sur les oiseaux migrateurs.

3.4.1 Évaluation du promoteur

La zone du projet abrite un groupe faunique diversifié qui comprend des grands et des petits mammifères, des oiseaux chanteurs, des rapaces, des sauvagines, des oiseaux de rivage et des amphibiens.

L'empreinte de la voie d'accès nord proposée est de 0,65 hectare. La voie d'accès nord chevauche des communautés écologiques végétales qui fournissent un habitat faunique et traverse un canal soumis à l'action des marées entre le ruisseau Moore et le ruisseau Anderson. Bien que la voie d'accès nord chevauche un polygone de localisation géographique d'habitat de nidification propice du guillemot marbré sur 0,18 hectare, la cartographie de l'habitat qui convient à l'espèce n'a pas classé cette zone comme habitat de reproduction élevé ou modéré pour le guillemot marbré.

L'empreinte de la voie d'accès sud est de 0,21 hectare. La voie d'accès sud chevauche des communautés écologiques végétales qui fournissent un habitat faunique, mais elle ne traverse aucun cours d'eau.

Le nouveau défrichage de la végétation lié à la route de transport supplémentaire chevauche des communautés écologiques végétales qui fournissent un habitat faunique sur 0,54 hectare. Un total de 1,4 hectare d'habitat faunique sera défriché.

Le promoteur a déclaré dans son évaluation des changements que des effets potentiels sur les ressources fauniques terrestres, y compris la perte ou la modification de l'habitat, le risque de blessure ou de mortalité et la perturbation sensorielle, seraient probables en raison de la construction des voies d'accès et l'utilisation de routes existantes comme route de transport supplémentaire. Les oiseaux marins ne seraient pas touchés, car les changements proposés sont entièrement terrestres.

Le promoteur a décrit les mesures existantes qui permettraient d'atténuer les effets des changements au projet (section 7.3.3 de l'évaluation des changements du promoteur). Le promoteur a conclu qu'aucune mesure d'atténuation supplémentaire ne serait nécessaire pour faire face aux effets potentiels des changements au projet sur les ressources fauniques.

Les effets résiduels prévus des changements proposés sur les ressources fauniques après la mise en œuvre des mesures d'atténuation comprennent des changements à l'habitat faunique liés à la construction des voies d'accès et de la route de transport supplémentaire, ainsi que des changements dans le risque de blessure ou

de mortalité et de perturbation sensorielle en lien avec l'utilisation de la route de transport supplémentaire et des voies d'accès temporaires.

En ce qui concerne les effets résiduels de la perte d'habitat faunique, le promoteur a déclaré que le défrichage de la végétation lié aux changements proposés pourrait entraîner une légère augmentation de la perte d'habitat faunique (1,4 hectare). La perte totale d'habitat faunique liée aux changements proposés serait mineure. L'évaluation environnementale initiale a évalué les effets résiduels sur les ressources fauniques liés à une empreinte du projet d'environ 412 hectares. Le promoteur a conclu que la perte d'environ 1,4 hectare supplémentaire d'habitat faunique en lien avec les changements au projet ne devrait pas changer la caractérisation globale des effets résiduels sur la faune par la perte ou la modification de l'habitat.

En ce qui concerne les effets résiduels du risque de blessure ou de mortalité directe, le promoteur a déclaré que les activités du projet telles que le défrichage de la végétation, la modernisation des routes et l'augmentation du trafic routier, ainsi que les interactions entre les humains et la faune, pourraient augmenter le risque de blessure ou de mortalité pour les ressources fauniques. Les changements dans les parcours de déplacement associés à l'amélioration et à l'utilisation des routes existantes comme voie de transport supplémentaire pourraient avoir une incidence sur le risque de mortalité de la faune terrestre. Toutefois, compte tenu de la perturbation existante et du fait que l'augmentation du trafic en lien avec la route de transport supplémentaire devrait être mineure, l'effet devrait être négligeable. Le promoteur a conclu que les changements au projet ne devraient pas changer la caractérisation globale des effets résiduels sur la faune par le risque de blessure ou de mortalité.

En ce qui concerne les effets résiduels de la perturbation sensorielle, le promoteur a déclaré que les activités humaines et matérielles et l'utilisation de la route de transport supplémentaire pourraient causer une perturbation sensorielle à la faune, principalement pendant la phase de construction. Les bruits forts liés au défrichage de la végétation, à l'abattage des arbres, à la circulation des véhicules et à l'activité humaine peuvent entraîner l'évitement des habitats établis par la faune ou des changements dans les parcours de déplacement. Les effets résiduels de la perturbation sensorielle devraient être négligeables et temporaires et les changements au projet ne devraient pas changer la caractérisation globale des effets résiduels sur les ressources fauniques par le biais de la perturbation sensorielle.

Dans l'ensemble, le promoteur a déclaré qu'avec la mise en œuvre des mesures d'atténuation existantes, les effets potentiels sur la faune liés au défrichage supplémentaire de 1,4 hectare d'habitat faunique et à l'utilisation de la route de transport supplémentaire seraient négligeables par rapport aux effets globaux évalués pour le projet. Le promoteur a conclu que les changements au projet ne seraient pas susceptibles de changer la caractérisation des effets résiduels présentée dans l'évaluation environnementale initiale.

Le promoteur a également conclu que les effets résiduels ne changeraient pas les conclusions de l'évaluation des effets cumulatifs de l'évaluation environnementale initiale.

3.4.2 Points de vue exprimés

ECCC a exprimé son inquiétude concernant l'utilisation de la recherche de nids actifs comme mesure d'évitement lors du défrichage ou de la perturbation pendant la période générale de nidification et a demandé des éclaircissements concernant les relevés de guillemots marbrés. Le promoteur a déclaré que tous les travaux de défrichage requis pour la construction du terminal de GNL, à l'exception de ceux nécessaires à la

construction des voies d'accès temporaires et à la modernisation de la route de transport supplémentaire, sont désormais terminés. Le promoteur s'est engagé à défricher en dehors de la période de nidification des oiseaux migrateurs pour les travaux liés aux changements au projet, dans la mesure du possible. Des recherches de nids d'oiseaux ne seront effectuées que s'il s'avère nécessaire à l'avenir de procéder à un défrichage supplémentaire pendant la période de nidification des oiseaux migrateurs, ce qui présenterait un risque pour la reproduction et la nidification des oiseaux migrateurs.

Le BEE a noté que la condition 12 du certificat provincial n° E15-01 exige que le promoteur élabore un plan de gestion de la faune afin d'atténuer les effets sur la faune pendant la construction, et que les activités de construction tiennent compte des périodes de reproduction des oiseaux. Les activités de défrichage qui auraient lieu pendant les périodes de reproduction des oiseaux intégreraient des mesures visant à protéger les oiseaux et leurs œufs, conformément aux réglementations provinciales et fédérales. Le BEE a conclu que les impacts sur la faune entraîneront une légère diminution temporaire de l'habitat faunique et une augmentation négligeable du risque de blessure ou de mortalité et de perturbation sensorielle, qu'ils seront temporaires et réversibles grâce à la remise en état et à l'atténuation, et qu'il n'y aura pas de changement par rapport aux conclusions de l'évaluation initiale. Le BEE a conclu dans son rapport d'évaluation des changements que des conditions liées au certificat d'évaluation environnementale sont en place pour atténuer les impacts du projet sur la faune.

3.4.3 Analyse et conclusions de l'Agence

Compte tenu de l'analyse du promoteur et des points de vue exprimés ci-dessus, l'Agence conclut que les changements au projet n'entraîneraient aucun changement des effets environnementaux négatifs sur les ressources fauniques, en particulier les oiseaux migrateurs, autres que ceux évalués lors de l'évaluation environnementale initiale. Les mesures d'atténuation clés et les exigences de suivi existantes, y compris les exigences indiquées dans la déclaration de décision, permettraient de traiter de manière adéquate tout effet découlant des changements proposés en vertu de la LCEE 2012.

3.5 Ressources archéologiques et patrimoniales

Les effets sur les ressources archéologiques et patrimoniales ont été évalués lors de l'évaluation environnementale initiale du projet et des mesures d'atténuation et des exigences de suivi ont été élaborées. La déclaration de décision comprend des conditions pour atténuer les effets en vertu de la LCEE 2012, en particulier les effets sur le patrimoine naturel et culturel, ainsi que sur toute structure, tout site ou tout objet d'importance historique, archéologique, paléontologique ou architecturale.

3.5.1 Évaluation du promoteur

En vertu du permis d'inspection du patrimoine provincial n° 2013-0149 de la *Heritage Conservation Act* (Loi sur la conservation du patrimoine) de la Colombie-Britannique, une évaluation d'impact archéologique a été menée en 2013 et 2015 pour le projet. Cette évaluation comprenait la zone proposée pour les voies d'accès et la majorité de la route de transport supplémentaire, à l'exception d'une petite zone de la section est-ouest de la route proposée immédiatement au sud et à côté des installations de Sandhill Materials. L'évaluation

d'impact archéologique a entraîné la détermination d'un site archéologique dont on ignorait l'existence (GaTe-5) et d'un site historique dont on ignorait l'existence (GaTe-4), ce dernier situé à l'intérieur de la zone proposée des voies d'accès, à environ 100 mètres au sud-ouest de la voie d'accès temporaire sud. Le site GaTe-5 a initialement été inscrit à environ 180 mètres au nord-est de la zone proposée des voies d'accès. Du fait que les plans du projet ne pouvaient pas être revus pour éviter le site GaTe-5, un suivi archéologique du défrichage de la végétation et de l'enlèvement de sol a été mené en 2019 et 2020 pour atténuer les impacts liés au projet. Lors des travaux de transformation du site, tous les dépôts liés au site GaTe-5 ont été extraits, contrôlés sur le plan archéologique et accumulés à environ 2,4 kilomètres au nord-est, juste au nord du centre d'hébergement de la main-d'œuvre du projet.

Le promoteur a déclaré dans son évaluation des changements que d'après les résultats de travaux d'évaluation d'impact archéologique précédents et les plans actuels du projet, et compte tenu des exigences provinciales en matière d'évitement ou d'atténuation de tout impact aux sites patrimoniaux protégés en vertu de la *Heritage Conservation Act*, aucun effet potentiel n'est prévu sur les ressources patrimoniales en raison de la construction de la route de transport supplémentaire ou des voies d'accès temporaires.

En ce qui concerne les mesures d'atténuation pour éviter ou traiter les effets potentiels causés par les changements au projet, le promoteur a déclaré dans son évaluation des changements que si un site de ressources patrimoniales dont on ignorait l'existence était découvert pendant les activités de construction de la route de transport supplémentaire ou des voies d'accès temporaires, une procédure de découverte fortuite de ressources patrimoniales sera mise en œuvre et des mesures d'atténuation standard seront mises en œuvre, selon les conditions fédérales et provinciales indiquées de l'évaluation environnementale initiale. Les mesures d'atténuation standard peuvent comprendre l'inscription détaillée du site, la collecte d'artefacts ou de fossiles, une excavation d'atténuation contrôlée ou un suivi des activités de construction.

Le promoteur a déclaré dans son évaluation des changements qu'aucun effet résiduel sur des ressources archéologiques ou patrimoniales connues n'est prévu en lien avec les changements au projet. Si les plans de la route de transport supplémentaire ou des voies d'accès temporaires proposées devaient être révisés pour tenir compte de sites de ressources patrimoniales inscrits dans la zone du projet, ou si des sites de ressources patrimoniales dont on ignorait l'existence sont découverts de façon fortuite lors de la construction, les organismes de réglementation peuvent émettre des exigences en matière d'évitement ou d'atténuation en lien avec le site. En ce qui concerne les découvertes fortuites, une procédure de découverte fortuite de ressources patrimoniales serait mise en œuvre. Par conséquent, en ce qui concerne les ressources patrimoniales, les effets seraient atténués avant ou pendant la construction. Ainsi, aucun effet supplémentaire n'est prévu pendant la construction ou l'exploitation de la route de transport supplémentaire ou des voies d'accès temporaires.

3.5.2 Points de vue exprimés

Le BEE a noté dans son rapport d'évaluation des changements que si un site de ressources archéologiques ou patrimoniales connu était relevé pendant les activités de construction de la route de transport supplémentaire ou des voies d'accès temporaires, la procédure de découverte fortuite de ressources archéologiques ou patrimoniales du promoteur serait mise en œuvre et des mesures d'atténuation standard seraient mises en œuvre selon les exigences des organismes de réglementation. Le BEE a conclu qu'aucun

impact sur les ressources archéologiques et patrimoniales n'est prévu, et aucun changement n'est prévu aux conclusions de l'évaluation environnementale initiale.

3.5.3 Analyse et conclusions de l'Agence

Compte tenu de l'analyse du promoteur et des points de vue exprimés ci-dessus, l'Agence a conclu que les changements au projet n'entraîneraient aucun changement des effets sur les ressources archéologiques et patrimoniales autres que ceux évalués lors de l'évaluation initiale. Les mesures d'atténuation clés et les exigences de suivi existantes, y compris les exigences indiquées dans la déclaration de décision, permettraient de traiter de manière adéquate tout effet découlant des changements proposés en vertu de la LCEE 2012.

3.6 Droits des peuples autochtones

L'analyse des effets négatifs des changements environnementaux sur les usages courants des terres et des ressources à des fins traditionnelles, sur la santé des peuples autochtones, sur le patrimoine naturel et culturel et sur les ressources biophysiques a fourni des renseignements pour l'évaluation des impacts sur les droits des peuples autochtones tels que reconnus et confirmés dans la section 35 de la *Loi constitutionnelle* de 1982 lors de l'évaluation environnementale initiale. Des mesures d'atténuation et des exigences de programme de suivi ont été élaborées et la déclaration de décision comprend des conditions connexes.

3.6.1 Évaluation du promoteur

Le promoteur a déclaré dans son évaluation des changements que les changements au projet sont susceptibles d'interagir avec la capacité des nations autochtones à exercer leurs droits autochtones tels que reconnus et confirmés par l'article 35 de la *Loi constitutionnelle* de 1982 et les intérêts autochtones.

Les nations autochtones suivantes ont pris part au comité consultatif technique examinant les changements proposés au projet du promoteur :

- La Nation Haisla

En outre, les groupes autochtones suivants ont été informés du processus d'évaluation modifié par le promoteur, le BEE et l'Agence :

- La Première Nation Gitga'at;
- La Nation Gitxaala;
- La Première Nation Kitselas;
- La bande de Kitsumkalum;
- La bande des Lax Kw'alaams;
- La Première Nation Metlakatla;
- La Nation métisse de C.-B.

Étant donné la nature localisée des interactions potentielles présentées dans l'évaluation des changements du promoteur et le fait que les changements au projet se limitent uniquement au territoire traditionnel de la Nation Haisla, le promoteur prévoit que les changements proposés ne sont susceptibles d'interagir qu'avec

les intérêts liés à la Nation Haisla. Les intérêts autochtones comprennent les pratiques traditionnelles telles que la chasse, la pêche, le piégeage et la cueillette de plantes; l'accès aux ressources traditionnellement récoltées; les effets sur les sites à usage traditionnel et les effets sur l'expérience culturelle de l'utilisation traditionnelle des ressources et des terres. Plusieurs endroits dans la zone des changements proposés peuvent avoir une importance culturelle ou spirituelle particulière et peuvent être utilisés pour des rituels, des cérémonies ou des pratiques culturellement importants par les membres de la Nation Haisla.

Le promoteur ne prévoit aucun changement à la caractérisation des effets résiduels sur les droits et intérêts autochtones telle que présentée dans l'évaluation environnementale initiale. En outre, compte tenu de la portée limitée des changements proposés, des mesures d'atténuation rendues possibles et des commentaires reçus par la Nation Haisla, les changements proposés ne changeraient pas l'analyse de l'évaluation environnementale initiale sur les intérêts autochtones (p. ex. la chasse, la pêche, le piégeage et la cueillette de plantes; l'accès aux ressources récoltées traditionnellement; les effets sur les sites à usage traditionnel et les effets sur l'expérience culturelle de l'utilisation traditionnelle des ressources et des terres). Aucun autre effet potentiel, cumulatif ou résiduel lié au projet n'a été relevé depuis l'évaluation environnementale initiale. Le promoteur comprend et reconnaît néanmoins que la nature dynamique des intérêts autochtones peut changer avec le temps et selon le lieu et il continuera à répondre aux questions et aux préoccupations de la Nation Haisla et des autres nations autochtones intéressées par le biais d'efforts de consultation continus.

3.6.2 Opinions exprimées

La Nation Haisla a indiqué à l'Agence et au BEE qu'elle n'avait aucune préoccupation liée aux changements au projet.

Les groupes autochtones qui ont été informés du processus d'évaluation des changements n'ont exprimé aucune préoccupation en ce qui concerne les impacts potentiels des changements au projet sur les droits des Autochtones. La bande de Kitsumkalum a demandé des précisions sur les interactions potentielles entre les changements proposés aux voies d'accès et le plan compensatoire pour l'habitat du poisson existant. L'Agence a répondu que la modernisation de la voie d'accès nord entraînerait la perturbation de 947 m² d'habitat riverain et la perturbation du poisson et de l'habitat du poisson par les travaux dans l'eau. Les conditions de la déclaration de décision fédérale de l'évaluation environnementale initiale, y compris les mesures d'atténuation liées à l'érosion et à la sédimentation, la revégétalisation des zones riveraines perturbées et l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan compensatoire pour le poisson et l'habitat du poisson, s'appliqueraient à ces changements au projet.

Après un examen préliminaire des changements au projet, la bande des Lax Kw'alaams a exprimé des préoccupations en ce qui concerne les effets environnementaux potentiels du défrichage supplémentaire nécessaire pour la voie d'accès et les effets potentiels de la modification permanente de la route. L'Agence est d'avis que les mesures d'atténuation clés et les exigences de suivi existantes, y compris les exigences indiquées dans la déclaration de décision, permettraient de traiter de manière adéquate tout effet visé par la LCEE 2012 découlant des changements proposés, et que les effets seraient réversibles.

Le BEE a déclaré dans son rapport d'évaluation des changements que tous les changements au projet auraient lieu exclusivement sur le territoire traditionnel revendiqué de la Nation Haisla et que les effets

potentiels ne devraient pas s'étendre aux territoires traditionnels d'autres nations autochtones. Le BEE a déclaré que les effets potentiels sur la Nation Haisla et sur ses droits devraient être similaires à ceux décrits dans l'évaluation environnementale initiale, et aucune nouvelle mesure d'atténuation n'a été proposée. Le BEE a déclaré dans son rapport d'évaluation des changements que les changements au projet n'auraient aucun impact supplémentaire sur la Nation Haisla ou sur ses droits, si l'on se fonde sur l'examen de l'évaluation des changements du promoteur, et sur la contribution de la Nation Haisla.

3.6.3 Analyse et conclusions de l'Agence

L'Agence conclut que les changements proposés au projet ne changeraient pas l'évaluation des effets résiduels sur les effets environnementaux relevant de la compétence fédérale, et est donc satisfaite qu'il n'y aurait pas d'autres impacts sur les droits des peuples autochtones que ceux évalués dans l'évaluation environnementale initiale.

4. Conclusion

L'Agence est d'avis que tous les effets environnementaux négatifs potentiels dans les domaines de compétence fédérale découlant des changements proposés au projet seraient traités de manière adéquate par les mesures d'atténuation clés et les exigences de suivi existantes, y compris les exigences indiquées dans la déclaration de décision. En conséquence, aucun changement n'est nécessaire aux mesures d'atténuation clés et aux exigences de suivi cernées dans l'évaluation environnementale initiale et établies en tant que conditions dans la déclaration de décision.