



Agence d'évaluation d'impact du Canada



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

DÉCEMBRE 2022

Table des matières

Agence d'évaluation d'impact du Canada.....	1
Table des matières.....	2
1. Introduction.....	3
2. Historique du projet.....	4
3. Changements au projet.....	4
3.1 Analyse des modifications par l'Agence.....	6
4. Effets environnementaux négatifs potentiels attribuables aux changements apportés au projet.....	7
4.1 Poisson et habitat du poisson.....	7
4.1.1 Évaluation du promoteur.....	7
4.1.2 Points de vue exprimés.....	8
4.1.3 Analyse et conclusions de l'Agence.....	9
4.2 Transport maritime.....	9
4.2.1 Évaluation du promoteur.....	9
4.2.2 Points de vue exprimés.....	11
4.2.3 Analyse et conclusions de l'Agence.....	12
4.3 Droits des peuples autochtones.....	12
4.3.1 Évaluation du promoteur.....	12
4.3.2 Points de vue exprimés.....	13
4.3.3 Analyse et conclusions de l'Agence.....	14
5. Conclusion.....	14

1. Introduction

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

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.

Le 1^{er} avril 2022, le promoteur a informé l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (l'Agence) de changements apportés à la conception du projet, afin d'inclure la construction d'une installation d'amarrage de remorqueurs à la jetée non opérationnelle existante et la construction d'une zone de soutage de diesel et de GNL à l'angle nord-est de l'installation de déchargement des matériaux (figure 1). L'évaluation des changements par le promoteur est accessible ici : [Projet de terminal et d'exportation LNG Canada – Canada.ca \[jaac-aeic.gc.ca\]](https://www.canada.ca/jaac-aeic.gc.ca). Le promoteur y décrit les changements, les effets potentiels des changements sur les composantes valorisées de l'environnement et fournit un résumé de la mobilisation des groupes autochtones concernant les changements proposés au projet.

Le Bureau d'évaluation environnementale de la Colombie-Britannique (BEE) a également mené son propre processus de modification relativement aux changements car ils concernent le certificat d'évaluation environnementale provincial émis en vertu de l'*Environmental Assessment Act* de la Colombie-Britannique. Le BEE a convoqué un comité consultatif technique (CCT) pour l'aider dans son examen. L'Agence a participé au CCT aux côtés de ministères provinciaux, de ministères fédéraux, d'administrations publiques locales et régionales et de représentants de la Nation Haisla, de la Première Nation Gitga'at, de la Nation Gitxaala et de la Première Nation Kitsumkalum. Le rapport d'évaluation des changements du BEE et un aperçu de son processus de modification sont accessibles ici : [EPIC \(gov.bc.ca\)](https://www.epic.gov.bc.ca).

Aux fins de la LEI, l'Agence a effectué une analyse des changements apportés au projet et des effets environnementaux négatifs potentiels de ces changements dans les zones de compétence fédérale et a tenu compte des commentaires des administrations fédérales et provinciales ainsi que des groupes autochtones pour évaluer :

- si les changements constituent un projet désigné nouveau ou différent qui peut exiger une nouvelle évaluation d'impact;
- s'il est nécessaire de modifier (notamment d'ajouter ou de supprimer) les mesures d'atténuation clés et les exigences du programme de suivi incluses comme conditions et la description du projet incluse dans la déclaration de décision.

Ce rapport fournit un résumé des changements apportés au projet, ainsi qu'une analyse visant à déterminer si ces changements peuvent entraîner des effets environnementaux négatifs dans les zones de compétence

fédérale. En outre, il examine si des conditions existantes de la déclaration de décision ou la description du projet doivent être modifiées, que ce soit pour un ajout ou un retrait).

L'Agence est d'avis que les changements au projet ne constituent pas un projet désigné nouveau ou différent pouvant nécessiter une nouvelle évaluation d'impact.

L'Agence est d'avis que les mesures d'atténuation et les exigences du programme de suivi incluses comme conditions dans la déclaration de décision et la description du projet demeurent pertinentes sans qu'il soit nécessaire de les modifier.

2. Historique du projet

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

À la suite du processus d'évaluation environnementale par substitution, l'ancien ministre de l'Environnement et du Changement climatique (le Ministre) 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 de mesures d'atténuation appropriées. 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. Conformément à l'alinéa 52(4)a) de la LCEE 2012, le gouverneur en conseil a décidé que les effets environnementaux négatifs importants potentiels que le projet est susceptible de causer sont justifiés dans les circonstances et que le projet peut aller de l'avant. Le 17 juin 2015, l'ancien ministre a émis une déclaration de décision contenant 50 conditions juridiquement contraignantes, comprenant des mesures d'atténuation et des exigences de suivi que le promoteur doit respecter pendant toute la durée de vie du projet.

Des changements au projet ont été proposés par le promoteur depuis 2015, y compris un changement pour construire et utiliser un maximum de deux sentiers d'accès temporaires de 10 mètres de large, ainsi que l'amélioration et l'utilisation des routes existantes comme route de transport supplémentaire pour le transport par camion des matériaux de construction de la zone connue sous le nom de Sandhill jusqu'au site de l'installation de GNL. Cependant, l'Agence a conclu que la déclaration de décision ne nécessitait pas de modification pour ce changement de projet. Le 6 avril 2021, la déclaration de décision pour le projet a été modifiée pour résoudre des problèmes de faisabilité associés à certaines exigences des conditions liées aux mammifères marins pendant les activités de construction.

3. Changements au projet

L'objectif des changements au projet que l'Agence considère actuellement à propos des remorqueurs a été décrit dans le rapport d'évaluation des modifications par le promoteur. Le promoteur y indique que les changements apportés au projet (décrits ci-dessous) permettraient d'éviter tout besoin de dragage pour l'aménagement des postes d'amarrage des remorqueurs et l'utilisation opérationnelle initiale. De plus, les modifications prévues et la réutilisation des installations existantes réduiraient les travaux de construction maritime en milieu aquatique. L'installation d'amarrage des remorqueurs est l'emplacement le plus proche disponible pour limiter les mouvements des remorqueurs en vue de l'amarrage, de l'arrivée et du départ des méthaniers. Enfin, l'accès au réseau électrique et sa disponibilité sont également essentiels à la mise en œuvre réussie du fonctionnement sur batterie des remorqueurs portuaires, afin de réduire les émissions connexes. Les changements au projet sont décrits en détail ci-dessous.

Installation d'amarrage des remorqueurs

Le promoteur a demandé une modification de la zone de projet certifiée dans la description de projet certifiée de la province, afin d'autoriser la construction et l'utilisation d'une installation d'amarrage de remorqueurs pouvant accueillir six remorqueurs affrétés; c'est-à-dire de petits navires utilisés pour escorter, remorquer et pousser les méthaniers qui opéreront autour du site du projet. Trois remorqueurs seraient utilisés pour escorter les méthaniers et trois remorqueurs seraient utilisés dans le port pour aider les méthaniers, notamment pour l'amarrage et le désamarrage. La zone de projet certifiée nécessiterait une expansion pour inclure la nouvelle installation (figure 1 – Plan du site).

L'emplacement proposé pour l'amarrage des remorqueurs est la jetée non opérationnelle existante (anciennement exploitée par Methanex et appartenant à Rio Tinto Canada Inc.). La proposition consiste à réaménager l'ancienne jetée de Methanex et les structures marines, afin de soutenir les postes d'amarrage flottants pour remorqueurs situés au large de la jetée. Le poste d'amarrage des remorqueurs serait adjacent à une installation flottante d'exploitation et d'entretien et à un brise-lames flottant.

Selon le promoteur, les principaux avantages des changements apportés au projet comprennent :

- l'amélioration et la réutilisation des installations existantes réduisent considérablement la construction marine en eau;
- le fait que le poste d'amarrage des remorqueurs soit situé plus près du poste d'amarrage du méthanier est plus efficace, car il réduit les mouvements des navires;
- le poste d'amarrage des remorqueurs pourrait être alimenté par le réseau électrique, ce qui permettrait de remplacer les remorqueurs à essence par des remorqueurs à batterie et de réduire ainsi les émissions associées.

Les structures marines associées aux modifications du projet comprennent les suivantes :

- 1) quai flottant pour remorqueurs amarré aux tréteaux existants, pour accueillir les navires et assurer un accès sûr;
- 2) pilotis de marine pour fixer les pontons flottants;
- 3) rampe d'accès et passerelles;
- 4) installation flottante d'exploitation et d'entretien;
- 5) brise-lames flottant pour réduire la charge des vagues sur les structures.

Le promoteur retirerait certaines infrastructures terrestres redondantes qui existent sur la jetée pour faciliter la construction. Des améliorations seraient également apportées à la route existante le long de la jetée, ainsi que des culées, des barrières en bordure de route et une protection supplémentaire du littoral. Aucun travail dans l'eau n'est prévu au-delà de l'installation de pilotis pour soutenir les installations flottantes.

Zone de soutage de diesel et de GNL

Le promoteur a l'intention de construire une zone de soutage de diesel et de GNL à l'angle nord-est de l'installation de déchargement des matériaux, actuellement en construction (figure 1). Le diesel serait amené par camion et transféré directement aux remorqueurs. Le GNL serait transféré sur des méthaniers pour être utilisé comme carburant grâce à l'installation de tuyauteries supplémentaires sur le quai.

Les travaux maritimes comprendraient les éléments suivants :

- amélioration des défenses de l'installation de déchargement des matériaux;
- pilotis de marine et/ou duc-d'Albe d'amarrage/de mouillage;
- infrastructure d'amarrage des remorqueurs.

Les travaux terrestres comprendraient des dalles de béton pour la zone de chargement du diesel, des clôtures et le nivellement de la zone pour la manœuvre et le stationnement des véhicules. Des travaux électriques seraient également effectués et des services publics humides installés.

L'un des principaux avantages de cette proposition de changement est la manière dont la disponibilité attendue du soutage de GNL et le lieu de ravitaillement maritime sécurisé soutiendraient la capacité de réduction des émissions de la conception des remorqueurs d'escorte, car cela permettrait une utilisation accrue du GNL à faible émission comme source de carburant. Le site sécurisé de ravitaillement marin en carburant est également optimisé pour permettre le ravitaillement périodique des remorqueurs avec du diesel comme carburant de secours.

Solutions de rechange à la réalisation des changements au projet

Le promoteur a analysé différentes options, afin de déterminer l'emplacement optimal du poste d'amarrage des remorqueurs. Les facteurs pris en compte étaient fondés sur la nécessité du dragage et de l'élimination des matériaux, ainsi que sur le calendrier de construction et d'obtention des permis. La figure 2 – Options d'emplacement des postes d'amarrage pour remorqueurs, présente l'emplacement des options proposées A à F, avec les zones d'exclusion pour les phases du projet. La réutilisation de la zone existante (option F), l'ancien quai actif exploité par Methanex, est l'option privilégiée, car il s'agit d'une zone perturbée où les pilotis, la plateforme et la jetée existants peuvent être utilisés dans la conception du nouveau poste d'amarrage pour remorqueurs. Cette option ne nécessite pas le dragage ni l'élimination des sédiments de dragage.

Le promoteur a également effectué une analyse d'autres options pour la zone de soutage de diesel et de GNL, afin de déterminer le système de ravitaillement optimal pour soutenir les opérations. Le ravitaillement en diesel et en GNL serait situé dans une seule installation à l'installation de déchargement des matériaux, de sorte qu'un seul espace d'amarrage est nécessaire. L'emplacement de l'installation de déchargement des matériaux est illustré à la figure 2. L'analyse des autres options s'est concentrée sur l'emplacement du ravitaillement en GNL, car on a considéré qu'il avait un impact potentiel plus important sur toutes les composantes valorisées, contrairement au ravitaillement en diesel. L'analyse a évalué les avantages et les défis de six emplacements de la nouvelle installation. Les facteurs déterminants pour la sélection étaient d'ordre technique (sécurité des opérations, logistique, coût, calendrier) ainsi que les effets potentiels sur l'environnement physique. L'option privilégiée est considérée par le promoteur comme ayant le plus faible potentiel d'effets négatifs sur l'environnement, étant donné que toute la construction aurait lieu dans la zone industrielle existante et qu'aucun stockage supplémentaire pour le soutage ne serait nécessaire.

3.1 Analyse des modifications par l'Agence

Le *Règlement sur les activités concrètes* (le Règlement) aux termes de la LEI cerne les activités concrètes qui constituent des projets désignés pouvant nécessiter une évaluation d'impact. En soi, les changements apportés au projet ne constituent pas une activité physique décrite dans le Règlement. Par conséquent, l'Agence est d'avis que les changements au projet ne constituent pas un projet désigné nouveau ou différent pouvant nécessiter une nouvelle évaluation d'impact.

4. Effets environnementaux négatifs potentiels attribuables aux changements apportés au projet

Ce qui suit est une analyse visant à déterminer si tout changement au projet proposé causerait des effets environnementaux négatifs nécessitant des modifications, l'ajout ou le retrait de mesures d'atténuation et des exigences de suivi, comme conditions de la déclaration de décision. L'Agence a concentré l'évaluation sur les effets potentiels sur le poisson et son habitat, ainsi que sur le transport maritime, car on ne prévoit pas d'effets sur les autres composantes valorisées.

4.1 Poisson et habitat du poisson

Les effets sur le poisson et l'habitat du poisson ont été évalués lors de l'évaluation environnementale initiale du projet et des mesures d'atténuation et des exigences du programme de suivi ont été élaborées. La déclaration de décision comprend les conditions s'y rapportant.

4.1.1 Évaluation du promoteur

L'évaluation par le promoteur des effets potentiels sur le poisson et l'habitat du poisson dus aux changements apportés au projet se trouve dans son rapport d'évaluation des modifications qui est accessible ici : [Projet de terminal et d'exportation LNG Canada – Canada.ca \[iaac-aeic.gc.ca\]](#). Le promoteur a prévu que les changements apportés au projet pourraient interagir avec le poisson et son habitat du fait de l'installation de pilotis de marine dans la zone d'amarrage des remorqueurs. Les effets potentiels soulignés par le promoteur comprenaient les suivantes :

- changements touchant l'habitat du poisson;
- changements en matière de risque de blessure physique ou de mortalité des poissons ou des mammifères marins;
- changements dans le comportement des poissons et/ou des mammifères marins;
- changements dans la santé des poissons.

Le promoteur a également souligné les mesures d'atténuation associées aux changements au projet incorporées à la conception afin d'aborder les impacts potentiels. Il s'agit notamment de l'emplacement des pilotis dans une zone de perturbation existante où l'habitat est décrit comme étant de faible qualité, du respect des mesures d'atténuation décrites dans le certificat d'évaluation environnementale provincial et dans la déclaration de décision fédérale, de l'engagement à assurer une surveillance acoustique sous-marine et une surveillance des mammifères marins, et de la mise en place de zones d'exclusion des mammifères marins. Ces mesures d'atténuation sont décrites en détail dans les conditions de la déclaration de décision fédérale qui traitent des effets potentiels sur le poisson et l'habitat du poisson pendant le battage des pieux (plus précisément les conditions 3.6 à 3.9).

Les effets résiduels des changements au projet ont été caractérisés par le promoteur comme suit :

- perte négligeable d'habitat du poisson (52 mètres²) pour l'installation de pieux subtidaux;
- perturbation négligeable de l'habitat intertidal (1 500 mètres²) du fait de la restauration de la protection du littoral avec empiètement potentiel sur la zone subtidale (maximum 2 mètres);

- perturbation négligeable et temporaire causée par le bruit sous-marin généré par le projet, dans les limites des seuils des lignes directrices tels qu'ils sont mis en œuvre pour les travaux dans la zone de projet certifiée.

Le promoteur a défini « négligeable » comme étant « petit par rapport à ce qui a été évalué pour la demande de certificat initiale » et ne causant « aucun changement mesurable » à la composante valorisée. Il a conclu qu'avec l'application des mesures d'atténuation requises par la déclaration de décision, les changements au projet ne devraient pas modifier la caractérisation des effets résiduels sur les poissons marins et d'eau douce et sur l'habitat du poisson, y compris les risques de blessure physique ou de mortalité, les changements de comportement et les changements dans la santé du poisson, par rapport à l'évaluation environnementale originale. 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. Les risques et les incertitudes liés à cette évaluation sont considérés par le promoteur comme étant négligeables, car les changements proposés sont temporaires et localisés.

4.1.2 Points de vue exprimés

Pêches et Océans Canada

Une demande de révision de Pêches et Océans Canada (MPO) a été soumise par le promoteur (dossier n° 22 HPAC-00897). On prévoit que le MPO fournira une lettre d'avis décrivant les mesures d'évitement et d'atténuation pour les activités de construction. L'ébauche de la demande de révision décrit les mesures visant à atténuer les dommages graves causés aux poissons ainsi que les mesures de gestion adaptative, notamment, un programme de surveillance acoustique sous-marine, l'établissement et la surveillance d'une zone d'exclusion des mammifères marins, l'utilisation d'une combinaison de vibrofonceurs marteaux vibrants et de moutons de battage pour réduire le bruit global, une procédure de démarrage progressif pour les pieux, un programme de surveillance de la turbidité basé sur des observations visuelles s'accompagnant d'un contrôle de la conformité au besoin, l'utilisation d'un contrôleur environnemental et des pratiques exemplaires de gestion standard pour les travaux de bétonnage près de l'eau.

Environnement et Changement climatique Canada

Environnement et Changement climatique Canada (ECCC) a exprimé des inquiétudes concernant le manque de mesures d'atténuation visant à minimiser la dispersion des sédiments relativement à la remise en suspension des contaminants pendant le battage des pieux. Le promoteur a répondu en s'engageant à examiner et à apporter les changements jugés nécessaires après la conclusion du processus d'évaluation des modifications. Le promoteur a également fourni à ECCC le plan de gestion environnementale de la construction existant, le plan de contrôle de l'érosion et des sédiments, le plan des activités maritimes et le plan de gestion environnementale du dragage.

ECCC a en outre exprimé des préoccupations concernant les effets potentiels sur la qualité des eaux de surface causés par les changements au projet. Le promoteur a répondu que l'interaction potentielle avec les ressources non marines a été estimée comme étant négligeable et que des mesures d'atténuation efficaces sont en place depuis l'évaluation environnementale originale. Le promoteur est d'avis que les changements proposés dans l'empreinte au sol et les activités de construction (y compris les activités dans l'eau et sur terre) ne devraient pas avoir d'incidence sur la qualité des eaux de surface. La gestion et la surveillance des effets liés au projet pour des activités similaires pendant la construction et l'exploitation sont bien développées à l'installation de GNL. Avec l'application des mesures d'atténuation, seul un changement négligeable de la qualité des eaux de surface est prévu.

Nation Gitxaala

La Nation Gitxaala s'est dite préoccupée par la perturbation et la dispersion des sédiments lors du battage des pieux pendant la construction de la nouvelle installation d'amarrage des remorqueurs et par le potentiel d'impacts connexes sur les aliments prélevés dans la nature. Plus précisément, elle a remis en question la justification du promoteur quant à l'exclusion de la composante valorisée de santé humaine (spécifique aux aliments prélevés dans le milieu marin) de l'évaluation des changements proposés. Le promoteur a répondu

qu'il avait effectué une surveillance approfondie pour évaluer les effets potentiels sur les aliments prélevés dans la nature et la santé humaine découlant de la mobilisation des sédiments marins pendant le dragage. Les résultats de la surveillance fournissent des preuves substantielles qu'aucun effet potentiel et risque pour la santé humaine associé à la mobilisation des sédiments à proximité de l'emplacement du poste d'amarrage proposé n'était observable. Par conséquent, le promoteur estime qu'en évitant le dragage et en limitant l'installation de pieux marins associés aux changements apportés au projet, les effets résultants seraient réduits au minimum. Le promoteur a déclaré que ce point de vue est suffisamment étayé par les conclusions de l'évaluation environnementale initiale et qu'une évaluation supplémentaire n'est donc pas justifiée.

La Nation Gitxaala a également exprimé des préoccupations concernant le fait que la zone proposée pour la construction de l'installation d'amarrage des remorqueurs ne faisait pas partie de la zone de projet certifiée initiale et n'a donc pas été incluse dans l'évaluation environnementale initiale. Leur préoccupation portait sur l'évaluation de la dispersion des sédiments et la préservation de la qualité de l'eau pendant les activités de construction. Le promoteur a répondu que les mesures d'atténuation proposées décrites dans la déclaration de décision pour gérer la dispersion des sédiments et la qualité de l'eau se sont avérées efficaces et qu'il continuerait à suivre les conseils de Pêches et Océans Canada à cet égard. Le promoteur a également signalé qu'un surveillant environnemental serait sur place pour surveiller les activités de construction et mettre en œuvre des modifications des activités ou des mesures d'atténuation supplémentaires, au besoin.

4.1.3 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 proposés 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 du programme 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 au projet, y compris les mesures d'atténuation liées à la protection des poissons d'eau douce et marins et leur habitat, comme le décrit la déclaration de décision. Il s'agit notamment de mesures visant à réduire au minimum les effets sur le poisson et son habitat ainsi que sur la santé humaine résultant de la dispersion des sédiments pendant les activités de construction dans l'eau (conditions 3.7, 3.8 et 6.3). Les poissons d'eau douce et leur habitat ainsi que la qualité de l'eau seraient protégés par les mesures existantes de contrôle de l'érosion, les méthodes d'isolement et les mesures de revégétalisation (condition 3.1, 3.2 et 3.3). En conséquence, l'Agence est d'avis qu'aucun changement n'est nécessaire aux mesures d'atténuation clés et aux exigences du programme de suivi cernées dans l'évaluation environnementale initiale et établies en tant que conditions dans la déclaration de décision, puisque les conditions existantes suffiraient pour traiter tout effet résiduel sur le poisson et l'habitat du poisson causé par les changements au projet.

4.2 Transport maritime

Les effets sur le transport maritime ont été évalués lors de l'évaluation environnementale initiale du projet et des mesures d'atténuation ainsi que des exigences du programme de suivi ont été élaborées et incluses comme conditions dans la déclaration de décision.

4.2.1 Évaluation du promoteur

L'évaluation par le promoteur des effets potentiels liés au transport maritime causés par le projet se trouve dans le rapport d'évaluation des modifications. L'évaluation du promoteur n'a pas tenu compte des effets des méthaniers et des remorqueurs d'escorte, car aucun changement n'est proposé pour cette activité.

Le promoteur a prévu que les modifications du projet pourraient interagir avec le transport maritime. Les effets potentiels décrits par le promoteur pendant la construction et la désaffectation des composantes

modifiées, ainsi que ceux découlant des changements apportés aux mouvements des remorqueurs pendant les opérations comprenaient :

- l'interférence avec la navigation maritime;
- l'interférence avec la pêche marine et la récolte sur le littoral;
- l'interférence avec les loisirs et le tourisme maritimes.

Le promoteur a fait remarquer que la construction de l'installation d'amarrage des remorqueurs n'augmenterait pas la fréquence des mouvements des remorqueurs dans le port par rapport à ce qui avait été envisagé dans l'évaluation environnementale initiale, mais qu'elle entraînerait un changement localisé dans la façon dont les remorqueurs se déplacent dans le port et pourrait donc nuire à la navigation maritime dans cette zone spécifique. Bien que l'emplacement du poste d'amarrage pour remorqueurs se situe à l'extérieur de la zone de projet certifiée initiale, il se trouve dans la zone d'étude locale du transport maritime plus vaste décrite dans l'évaluation environnementale initiale visant à étayer les conclusions et les mesures d'atténuation.

Le promoteur a décrit les mesures d'atténuation incorporées dans la modification du projet, afin de traiter les impacts potentiels. Les mesures d'atténuation comprennent un plan d'activités maritimes, un plan de trafic d'accès maritime et un plan d'intervention maritime, comme l'exigeait l'évaluation environnementale initiale. Ces plans sont en cours d'élaboration, conformément à l'initiative de gestion proactive des navires menée par Transports Canada. Les plans comprennent des zones de sécurité pour les navires, des protocoles de communication et des aides à la navigation. En outre, les plans doivent indiquer les activités susceptibles d'avoir un impact sur la navigation; les zones de pêche et les zones de récolte existantes et traditionnelles; l'utilisation par les groupes autochtones et toute période de pêche; les mesures visant à informer les parties prenantes et les groupes autochtones des entraves potentielles à la navigation maritime; et les mesures visant à réduire les perturbations de la navigation maritime. Le plan d'intervention maritime comprendra également des protocoles pour faire face aux risques de ravitaillement en carburant et aux déversements accidentels associés à l'installation de ravitaillement des remorqueurs.

En résumé, aucune mesure d'atténuation supplémentaire n'est proposée pour gérer les effets potentiels liés au transport maritime des changements au projet.

Dans son évaluation des effets résiduels sur le transport maritime, le promoteur a noté que le volume global du trafic des remorqueurs dans le port de Kitimat ne changerait pas par rapport à ce qui avait été pris en compte dans l'évaluation environnementale initiale, mais qu'il y aurait des effets résiduels localisés dus aux changements dans les mouvements des remorqueurs autour de l'ancienne jetée de Methanex. Le promoteur a déterminé que ces effets seraient négligeables car :

- les mouvements de remorqueurs ne sont nécessaires qu'entre le poste d'amarrage de GNL Canada et le poste d'amarrage proposé pour les remorqueurs;
- la circulation des remorqueurs dans le port serait physiquement limitée à la zone immédiatement adjacente au poste d'amarrage proposé, en raison de la présence d'une zone surélevée entre les deux zones draguées;
- l'utilisation des remorqueurs est courante dans le port de Kitimat et la persistance de l'activité maritime industrielle dans la région suggère que les marins locaux sont habitués à leur présence.

Le promoteur a conclu qu'avec l'application des mesures d'atténuation décrites dans l'évaluation environnementale originale et les modifications subséquentes, les changements apportés au projet ne devraient pas modifier la caractérisation des effets résiduels sur le transport maritime. 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.

4.2.2 Points de vue exprimés

Transports Canada

Transports Canada a indiqué qu'une zone de sécurité autour du poste d'amarrage des remorqueurs devrait être établie, afin d'assurer la sécurité du trafic maritime pendant la construction et l'exploitation, en plus de l'utilisation du système d'avertissement de navigation (« AVNAV »). Bien qu'il ne s'agisse pas d'un élément de la déclaration de décision, le promoteur a reconnu que ces deux mesures d'atténuation seraient mises en œuvre pour le projet.

Transports Canada a également exprimé son point de vue selon lequel la construction et l'utilisation d'une installation d'amarrage de remorqueurs, y compris celles proposées dans les changements apportés au projet, sont conformes au processus d'examen technique des systèmes de terminaux maritimes et des sites de transbordement (TERMPOL) effectué en 2015. La recommandation fournie à ce moment-là était qu'un emplacement d'amarrage approprié pour les remorqueurs devrait être fourni près des postes d'amarrage du projet, afin d'améliorer la sécurité opérationnelle grâce à une disponibilité et un accès plus proches pour l'entretien. Transports Canada a accepté l'opinion du promoteur selon laquelle les changements au projet n'entraîneraient pas d'augmentation des mouvements des méthanières et des remorqueurs d'escorte entrant et sortant du port de Kitimat.

Nation Gitxaala

La Nation Gitxaala a exprimé des préoccupations liées au fait que l'évaluation par le promoteur des effets cumulatifs associés aux changements du projet s'est appuyée sur ceux de l'évaluation environnementale originale et, par conséquent, n'a pas tenu compte du projet de GNL Cedar proposé. La Nation Gitxaala a demandé à savoir la façon dont le chevauchement des périodes de construction a été pris en compte et la façon dont une mise à jour de l'évaluation des effets cumulatifs pourrait être intégrée. Le promoteur a répondu qu'en tenant compte de l'information limitée disponible sur la construction, les effets résiduels de la composante valorisée du transport maritime ont été évalués comme représentant des changements très mineurs dans le trafic maritime dans le port de Kitimat. Le promoteur a déclaré qu'aucun autre effet potentiel dans l'évaluation de la composante valorisée du transport maritime n'avait été évalué comme ayant des effets résiduels. Les effets seraient localisés dans le voisinage immédiat du port de Kitimat et ne chevaucheraient donc pas dans le temps ou dans l'espace le projet de GNL Cedar proposé. La zone du projet de GNL Cedar se trouve à plus de 2 kilomètres au sud-ouest de ces activités. Le promoteur a également répondu que les activités des remorqueurs avaient déjà été évaluées lors de l'évaluation environnementale initiale, ainsi que lors de l'examen TERMPOL et que, par conséquent, toute évaluation des effets cumulatifs de ces interactions avec le projet était incluse dans l'évaluation des projets proposés et évalués depuis 2015. Le promoteur affirme qu'il n'y a pas d'effets cumulatifs supplémentaires à prendre en compte pour les changements au projet et affirme également que des effets négligeables sont attendus.

Première Nation Kitsumkalum

La Première Nation Kitsumkalum a exprimé des inquiétudes concernant le transport de carburant diesel vers la zone de ravitaillement et la possibilité de déversements connexes, dans le cadre des changements au projet. La Première Nation Kitsumkalum a demandé une confirmation du nombre de camions associés à la livraison de carburant diesel sur le site. Le promoteur a confirmé que l'estimation figurant dans sa soumission d'un à deux camions diesel concernait les besoins en diesel pour le ravitaillement terrestre et maritime combinés et ne s'ajoutait pas à ce qui était prévu à l'origine. Le promoteur s'est dit confiant que l'engagement à planifier et à mettre en œuvre des mesures conformes aux règlements et aux normes de Transports Canada, ainsi que les dispositions actuelles de la déclaration de décision fédérale (et les conditions connexes décrites à la section 10) traitent suffisamment des effets potentiels résultant des changements apportés au projet, en ce qui concerne la prévention et l'intervention en cas de déversement accidentel de diesel sur terre ou en milieu marin.

La Première Nation Kitsumkalum s'est également inquiétée du fait que les plans d'intervention d'urgence du promoteur n'incluent pas explicitement le ravitaillement marin en carburant et a suggéré que des changements soient apportés aux conditions afin d'exiger que les plans de gestion environnementale et

d'intervention soient mis à jour pour inclure les activités de ravitaillement marin en carburant. Le promoteur a déclaré que la planification des interventions d'urgence pour le ravitaillement en carburant serait incluse dans les ententes commerciales avec les fournisseurs qualifiés et respecterait les exigences fédérales et provinciales. Le promoteur est d'avis que les conditions de la section 10 de la déclaration de décision sont suffisantes pour répondre aux préoccupations de la Nation et ne nécessitent pas de modifications. L'Agence note que la section 10 de la déclaration de décision fait référence à la description de projet certifiée et couvrirait tous les éléments, y compris toute nouvelle activité de soutage de carburant qui serait mise à jour dans la description de projet certifiée du BEE.

4.2.3 Analyse et conclusions de l'Agence

L'Agence est d'avis que les conditions existantes de la déclaration de décision, en particulier celles liées à la navigation maritime (section 10 – Accidents ou défaillances) et les protocoles de communication avec les groupes autochtones (condition 7.1), suffiraient pour traiter tout effet résiduel sur le transport maritime causé par les changements au projet. En ce qui concerne les préoccupations relatives à l'évaluation des effets cumulatifs, l'Agence a pris en compte le raisonnement du promoteur selon lequel, puisque les effets résiduels seraient localisés et ne se produiraient pas au même endroit et au même moment, aucune évaluation supplémentaire n'est nécessaire.

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 liés au transport maritime autre que ceux évalués lors de l'évaluation environnementale initiale. Les mesures d'atténuation clés et les exigences du programme de suivi existantes de la déclaration de décision initiale permettraient de traiter de manière adéquate tout effet découlant des changements au projet en vertu de la LCEE 2012. En conséquence, l'Agence est d'avis qu'aucun changement n'est nécessaire aux mesures d'atténuation clés et aux exigences du programme de suivi cernées dans l'évaluation environnementale initiale et établies en tant que conditions dans la déclaration de décision.

4.3 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 répercussions sur les droits des peuples autochtones tels que reconnus et confirmés par l'article 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.

4.3.1 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 :

- Nation Haisla;
- Première Nation Gitga'at;
- Nation Gitxaala;
- Première Nation Kitsumkalum.

En outre, les nations autochtones suivantes ont été informées du processus d'évaluation modifié par le promoteur, le BEE et l'Agence :

- Première Nation Kitselas;
- Bande Lax Kw'alaams;
- Première Nation Metlakatla;
- Nation métisse de Colombie-Britannique.

Étant donné la nature localisée des interactions potentielles présentées dans cette évaluation des changements 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 droits et intérêts autochtones comprennent des 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.

Le promoteur a déclaré qu'aucun effet n'est attendu en ce qui concerne les changements potentiels de l'identité culturelle et des systèmes de gouvernance traditionnels, les changements de l'utilisation des sites sacrés ou culturellement importants et les caractéristiques du paysage et/ou des lieux spirituels. L'évaluation du promoteur s'est donc concentrée sur les changements potentiels à la pêche.

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. L'étendue limitée des changements apportés au projet devrait être gérée par les mesures d'atténuation existantes et, par conséquent, les changements apportés au projet ne modifieraient pas l'analyse de l'évaluation environnementale initiale sur les droits et les intérêts de la Nation Haisla. Le promoteur comprend et reconnaît néanmoins que la nature dynamique des intérêts des groupes 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, au moyen d'efforts de consultation continus.

4.3.2 Points de vue exprimés

Nation Gitxaala

La Nation Gitxaala a également exprimé des préoccupations liées à la conclusion du promoteur dans son évaluation de modification selon laquelle les effets des changements du projet se limiteraient à se produire sur le territoire Haisla, et sont donc susceptibles d'interagir uniquement avec les intérêts et les droits liés à la Nation Haisla. Cependant, la Nation Gitxaala est d'avis que les ressources marines et les composantes valorisées de l'utilisation marine ont été évaluées; ce qui indique qu'il peut y avoir une interaction avec les intérêts des Gitxaala. Le promoteur a répondu qu'il avait évalué les effets potentiels des changements apportés au projet et qu'il était d'avis que les effets seraient localisés et à court terme en raison de la proximité de l'emplacement du poste d'amarrage et des installations de ravitaillement en carburant. Le promoteur s'est engagé à poursuivre les discussions avec la Nation Gitxaala pour obtenir des renseignements supplémentaires sur la façon dont ces effets interagiraient avec les intérêts des Gitxaala et répondre aux préoccupations soulevées.

Bureau d'évaluation environnementale de Colombie-Britannique

Les groupes autochtones participants (décrits ci-dessus) ont été invités, dans le cadre de l'examen par le BEE des changements du projet, à participer au comité consultatif technique et, à ce titre, ont été conviés à des réunions régulières au cours de l'évaluation des modifications. En se basant sur les commentaires reçus des groupes autochtones participants et sur l'information fournie par le promoteur (décrite ci-dessus), le BEE est d'avis que les changements apportés au projet n'auraient aucun impact supplémentaire ou additionnel sur les groupes autochtones ou leurs droits.

4.3.3 Analyse et conclusions de l'Agence

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

5. Conclusion

L'Agence est d'avis que tous les effets environnementaux négatifs potentiels relevant de la compétence fédérale découlant des changements apportés au projet seraient traités de manière adéquate par les mesures d'atténuation clés et les exigences du programme 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 du programme de suivi cernées dans l'évaluation environnementale initiale et établies en tant que conditions dans la déclaration de décision.



Figure 2 – Emplacements des postes d'amarrage possibles (les cercles jaunes indiquent les zones d'exclusion)