

# KSI LISIMS LNG

Projet de liquéfaction de gaz  
naturel et de terminal maritime

**Sommaire de la description  
détaillée du projet  
(BC EAA 2018, LEI 2019)**

Date : le 18 juillet 2022



**KSI LISIMS LNG**

---

Page blanche

## Table des matières

<b>Acronymes et abréviations .....</b>	<b>v</b>
<b>1 Introduction .....</b>	<b>7</b>
<b>2 Renseignements généraux .....</b>	<b>13</b>
2.1 Nom du projet, secteur et emplacement .....	13
2.2 Renseignements sur le promoteur .....	13
2.3 Raison d’être, nécessité et avantages potentiels du projet .....	13
<b>3 Aperçu du projet .....</b>	<b>17</b>
3.1 Mises à jour et modifications apportées au projet .....	17
3.2 Emplacement .....	18
3.3 Activités et composantes .....	19
3.3.1 Projets de tierce partie .....	20
3.3.1.1 Gazoduc .....	20
3.3.1.2 Ligne de transport d’électricité .....	21
3.4 Construction .....	21
3.5 Activités d’exploitation et entretien .....	23
3.6 Transport maritime .....	24
3.7 Mise hors service .....	24
3.8 Émissions, déversements et déchets .....	25
3.8.1 Construction .....	25
3.8.2 Activités d’exploitation .....	25
3.8.3 Mise hors service .....	26
3.9 Gaz à effet de serre .....	26
3.9.1 Estimations préliminaires des émissions de GES du projet .....	26
3.10 Utilisation des terres et des eaux .....	29
3.11 Calendrier et contraintes .....	29
3.12 Solutions de rechange au projet .....	30
3.13 Autres façons de réaliser le projet .....	30
<b>4 Contexte .....</b>	<b>33</b>
4.1 Environnement atmosphérique .....	33
4.1.1 Climat et qualité de l’air .....	33
4.1.1.1 Environnement acoustique .....	33
4.2 Environnement physique .....	34
4.2.1 Eau de surface .....	34
4.2.2 Eau souterraine et sédiments .....	34
4.3 Environnement biologique .....	34
4.3.1 Végétation et terres humides .....	34
4.3.2 Faune .....	35
4.3.3 Poissons d’eau douce .....	35
4.3.4 Ressources marines .....	35
4.4 Contexte humain et socioéconomique .....	36
4.4.1 Proximité du projet et de collectivités .....	36
4.4.1.1 Collectivités autochtones .....	37
4.4.2 Planification de l’utilisation des terres et des eaux .....	39
4.4.3 Terres fédérales, provinciales, de la Nation Nisga’a ou d’un autre pays .....	39
4.4.4 Contexte socioéconomique .....	40
4.4.4.1 Contexte régional .....	40
4.4.4.1.1 District régional de Kitimat-Stikine .....	40
4.4.4.1.2 District régional North Coast .....	40

4.4.4.2	Contexte local .....	40
4.4.4.2.1	Nation Nisga'a.....	40
4.4.4.2.2	Village de Gingolx .....	40
4.4.4.2.3	Ville de Prince Rupert .....	40
4.4.4.2.4	Ville de Terrace .....	40
4.4.5	Utilisation des terres et de l'eau .....	40
4.4.5.1	Activités industrielles et commerciales actuelles .....	41
4.4.5.2	Utilisations passées et actuelles des eaux .....	41
4.4.5.3	Utilisations passées et actuelles des terres .....	41
4.4.5.4	Utilisations passées et actuelles des eaux marines .....	41
4.4.5.4.1	Tourisme et loisirs.....	41
4.4.5.4.2	Pêche en mer .....	41
4.4.6	Cadre patrimonial .....	42
4.5	Études de référence .....	42
<b>5</b>	<b>Effets biophysiques, humains et socioéconomiques possibles du projet .....</b>	<b>43</b>
5.1	Effets environnementaux, sociaux et économiques possibles du projet.....	43
5.2	Effets possibles en ce qui concerne les exigences de la <i>Loi sur l'évaluation d'impact</i> .....	51
<b>6</b>	<b>Contexte législatif et réglementaire .....</b>	<b>53</b>
6.1	Traité Nisga'a.....	53
6.2	Évaluation environnementale provinciale .....	54
6.3	Évaluation d'impact fédérale .....	54
6.3.1	Évaluation stratégique des changements climatiques.....	55
6.4	Autres approbations provinciales et fédérales .....	55
6.5	Conventions internationales qui s'appliquent entre la Colombie-Britannique et l'Alaska .....	55
6.5.1	Accord Canada-États-Unis sur la qualité de l'air .....	56
6.6	Politiques provinciales et fédérales.....	56
6.6.1	Lois et politiques sur la gestion des GES .....	56
6.7	Financement fédéral .....	56
6.8	Planification de l'évaluation environnementale .....	56
<b>7</b>	<b>Mobilisation des Nations autochtones .....</b>	<b>61</b>
7.1	Mobilisation et consultation des Nations autochtones .....	61
7.2	Activités de mobilisation et de consultation des Nations autochtones à ce jour .....	61
7.2.1	Commentaires et enjeux des Nations autochtones .....	62
7.3	Sommaire des activités de mobilisation et de consultation prévues avec les Nations autochtones.....	62
7.3.1	Bande Lax Kw'alaams.....	62
7.3.1.1	<i>Sommaire des intérêts</i> .....	63
7.3.2	Première Nation Metlakatla.....	66
7.3.2.1	Sommaire des intérêts.....	66
7.3.3	Première Nation Kitsumkalum .....	68
7.3.3.1	Sommaire des intérêts.....	69
7.3.4	Première Nation Kitselas.....	71
7.3.4.1	Sommaire des intérêts.....	72
7.3.5	Nation Gitxaala .....	74
7.3.5.1	Sommaire des intérêts.....	74
7.3.6	Première Nation Gitga'at .....	76
7.3.6.1	Sommaire des intérêts.....	77
7.3.7	Nation Haida .....	78
7.3.7.1	Sommaire des intérêts.....	78
7.3.8	Metis Nation de Colombie-Britannique .....	78
7.3.8.1	Sommaire des intérêts.....	78

7.4	Sommaire des activités de mobilisation et de consultation anticipées auprès des Nations autochtones .....	79
<b>8</b>	<b>Mobilisation du gouvernement et du public .....</b>	<b>81</b>
8.1	Mobilisation des gouvernements fédéral, provinciaux, municipaux et régionaux et des États-Unis .....	81
8.1.1	Conseillers techniques .....	81
8.2	Mobilisation et consultation du public.....	82
8.2.1	Mobilisation et consultations prévues des gouvernements fédéral, provinciaux, municipaux et régionaux et des États-Unis .....	82
8.2.2	Mobilisation et consultations prévues du public .....	83
8.3	Analyse comparative entre les sexes Plus .....	83
<b>9</b>	<b>Sécurité publique et environnementale .....</b>	<b>85</b>
9.1	Contexte réglementaire .....	85
9.2	Exigences réglementaires particulières relatives aux MLF.....	85
9.3	Mesures générales de sûreté et de sécurité entourant le projet .....	86
9.4	Scénarios d'accidents et de défauts .....	86
9.5	Mesures d'atténuation préliminaires d'accidents et de défauts.....	88
<b>10</b>	<b>Effets de l'environnement sur le projet.....</b>	<b>89</b>
10.1	Effets potentiels des scénarios environnementaux .....	89
10.2	Atténuation préliminaire des effets de l'environnement sur le projet.....	90

## Liste des tableaux

Tableau 1 – Calendrier approximatif du projet .....	29
Tableau 2 – Solutions de rechange visant les composantes du projet.....	30
Tableau 3 – Proximité du site et de terres visées par un traité et des terres fédérales.....	39
Tableau 4 – Effets possibles entre la phase du projet et les composantes environnementales et humaines .....	45
Tableau 5 – Autorisation anticipée par phase du projet .....	57
Tableau 6 – Calendrier provisoire pour les étapes de l'EE-EI et de l'autorisation.....	59
Tableau 7 – Scénarios préliminaires d'accidents et de défauts .....	87
Tableau 8 – Scénarios préliminaires des effets possibles de l'environnement sur le projet.....	89

## Liste des figures

Figure 1 – Emplacement du projet .....	9
Figure 2 – Plan d'aménagement du projet – Scénario de base .....	11

## Liste des photos

Photo 1 – Site du projet Wil Milit à l'extrémité nord de l'île Pearse, vue vers le sud .....	33
Photo 2 – Gingolx (C.-B.).....	37

Page blanche

## ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS

AK	Alaska
AIDNAV	aide à la navigation
(l')Agence	Agence d'évaluation d'impact du Canada
C.-B.	Colombie-Britannique
BC CDC	British Columbia Conservation Data Centre
BC EAO	British Columbia Environmental Assessment Office
BC Hydro	British Columbia Hydro and Power Authority
BC EAA	British Columbia <i>Environmental Assessment Act</i>
BC ENV	British Columbia Ministry of Environment and Climate Change Strategy
BC OGC	British Columbia Oil and Gas Commission
Gpi <sup>3</sup> /j	milliards de pieds cubes par jour
Gpi <sup>3</sup> /an	milliards de pieds cubes par année
PCA	principaux contaminants atmosphériques
GCC	Garde côtière canadienne
CO	monoxyde de carbone
CO <sub>2</sub>	dioxyde de carbone
éq.-CO <sub>2</sub>	équivalent en dioxyde de carbone
zone CWH	zone biogéoclimatique côtière de la pruche de l'Ouest
eBID	ébauche des besoins en information de la demande
MPO	Pêches et Océans Canada
EE	évaluation environnementale
CEE	Certificat d'évaluation environnementale
ECCC	Environnement et Changement climatique Canada
PGE	Plan de gestion de l'environnement
PM	Plan de mobilisation
IB	ingénierie de base
MLF	module de liquéfaction flottant
FLNRORD	Forests, Lands, Natural Resource Operations and Rural Development
GES	gaz à effet de serre
ha	hectare
LEI	<i>Loi sur l'évaluation d'impact (fédérale)</i>
DIP	Description initiale du projet
km	kilomètre
Promoteur	la nation Nisga'a et ses partenaires Rockies LNG Limited Partnership et Western LNG LLC
GNL	gaz naturel liquéfié
m <sup>3</sup>	mètres cubes
DAL	député(e) de l'Assemblée législative
IDM	installation de déchargement des matériaux
PE	protocole d'entente
DF	député(e) fédéral(e)
Mtpa	millions de tonnes par année

---

MW	mégawatt
ZEN	ZEN (zéro émissions nettes) désigne un état où les GES libérés dans l'atmosphère sont équilibrés par l'élimination d'une quantité équivalente de GES de l'atmosphère
NO <sub>x</sub>	oxydes d'azote
PRGT	Prince Rupert Gas Transmission
ESCC	Évaluation stratégique des changements climatiques
LEP	<i>Loi sur les espèces en péril</i> (loi fédérale)
SO <sub>2</sub>	dioxyde de soufre
DdC	Déclaration de collaboration sur la protection des eaux transfrontalières
CT	conseiller technique
TERMPOL	Processus d'examen technique des terminaux maritimes et des sites de transbordements
TPA	tonnes par an
t/t	tonnes par tonne
PMT	projection de Mercator transverse
CV	Composante valorisée
COV	composés organiques volatils
WCGT	Westcoast Connector Gas Transmission
BSOC	bassin sédimentaire de l'Ouest canadien

## 1 INTRODUCTION

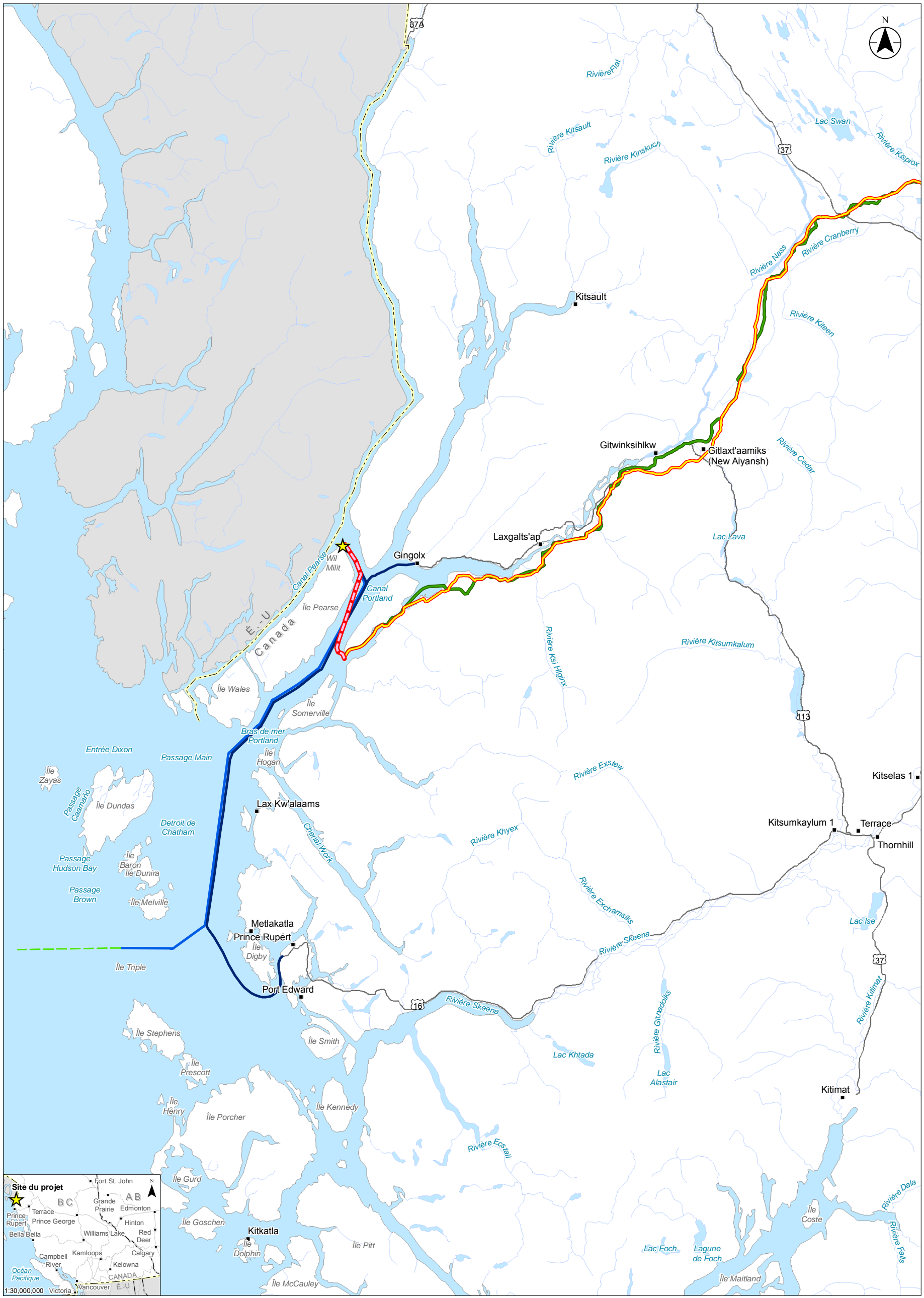
La Nation Nisga'a et ses partenaires Rockies LNG Limited Partnership (**Rockies LNG**) et Western LNG LLC (par l'entremise de sa filiale, **Western LNG**) (chacun étant un promoteur et collectivement appelés dans les présentes [le] **promoteur**), proposent de développer conjointement un projet d'énergie, le Ksi Lisims LNG – Projet de liquéfaction du gaz naturel et de terminal maritime (le **projet**). On propose des installations flottantes de liquéfaction du gaz naturel et un terminal maritime, situés à Wil Milit, sur la côte nord-ouest de la Colombie-Britannique (**C.-B.**) à l'extrémité nord de l'île Pearse. Le site du projet (**site**) se trouve à environ 15 kilomètres (**km**) à l'ouest de la collectivité Nisga'a de Gingolx (Figure 1). Le projet se déroulera sur les terres de la catégorie A (lots régionaux 5431 et 7235) détenues en fief simple par la Nation Nisga'a dans la région du Nass, comme le définit le traité avec la Nation Nisga'a, ainsi que sur le plan d'eau adjacent proposé situé dans la passe Portland à l'extrémité nord de l'île Pearse (le plan d'eau proposé est indiqué à la Figure 2).


Le nom du projet, « Ksi Lisims », signifie « de la passe » dans la langue Nisga'a. Depuis 2014, la Nation Nisga'a travaille à la construction d'installations de gaz naturel liquéfié (**GNL**) et de gazoduc dans son territoire visé par le traité avec la Nation Nisga'a. Wil Milit est un des sites envisagés, qui avait été proposé au départ par la nation Nisga'a dans un document publié sous le titre : *Nisga'a Lisims Government – New Available LNG Sites on Canada's West Coast – February 2014*. Ce projet est l'aboutissement de ces travaux et est un élément clé des stratégies de développement économique et social de la nation Nisga'a. Il offrira de la formation, des emplois et de nouvelles possibilités d'affaires aux citoyens de la nation Nisga'a et à d'autres collectivités autochtones. Les possibilités de développement économique comme ce projet contribueront à assurer la croissance et le dynamisme continus de la Nation Nisga'a et d'autres Nations autochtones.

Le projet fonctionnera dans le cadre d'une structure de gouvernance qui veille au respect de l'engagement de la Nation Nisga'a envers l'intendance du territoire. Le projet-cadre avec les aspirations de développement économique de la Nation Nisga'a et les besoins de développement du GNL du gouvernement provincial, tout en atteignant les objectifs de développement économique durable de la Nation Nisga'a, de la Colombie-Britannique et du Canada.

Le projet a obtenu des licences, des permis et des autorisations de la nation Nisga'a, de la Colombie-Britannique et du Canada afin d'effectuer des relevés de base sur le terrain. On s'attend à ce que le projet fasse l'objet d'un examen en vertu de la *Loi sur l'évaluation d'impact* (fédérale) (**LEI**) et de la *British Columbia Environmental Assessment Act* (**BC EAA**). La description détaillée du projet (**DDP**) a été élaborée conformément au Règlement sur les renseignements et la gestion des délais en vertu de la LEI et de la politique sur la mobilisation rapide (Early Engagement Policy) du British Columbia Environmental Assessment Office (BC EAO 2019). Une exemption de la *Environmental Assessment Act* (2018) de la Colombie-Britannique n'est pas demandée.

Page blanche





**Remarques**  
 1. Système de coordonnées: NAD 1983 UTM Zone 8N  
 2. Source d'information: DataBC, Gouvernement de la Colombie-Britannique; Natural Resources Canada, Stantec, Nisga'a Nation, Rockies LNG


- ★ Site du projet
- Route préliminaire pour le transport du matériel et pour l'approvisionnement
- Route de transit maritime prévue
- Route de transit maritime prévue vers Triple Island
- Emplacement potentiel du pipeline de raccordement
- Transport de gaz de Prince Rupert
- Route 1 du pipeline de transport de gaz Westcoast Connector

- Lieu habité
- Route nationale
- - - Limite internationale
- Cours d'eau

**Pays**

- Canada
- États-Unis
- Plan d'eau

0 5 10 15 20  
 1:750,000 (à la taille du document d'origine de 11x17)



Emplacement du projet: Pearce Island, BC  
 Numéro de projet: 123221820  
 Préparé par TOULICHINI sur 20220608  
 Demandé par EFLORY sur 20220801  
 Vérifié par MARCAND sur 20220809

Client/Projet/Rapport  
 Project de liquéfaction de gaz naturel et de terminal maritime  
 Ksi Lisims LNG  
 Description détaillée du projet

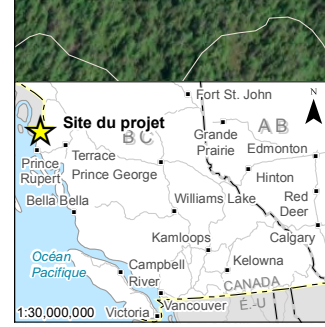
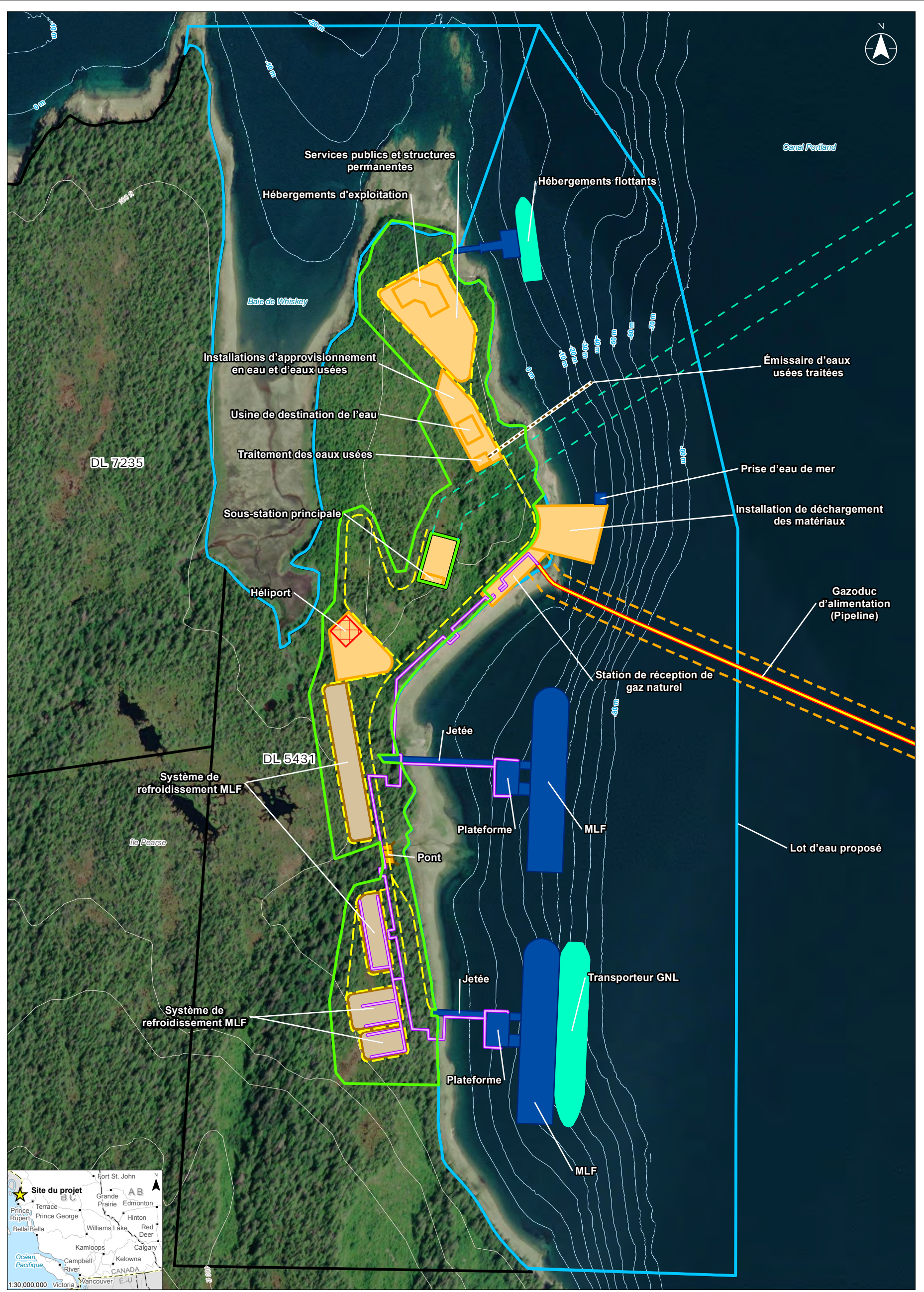
Figure No.  
**1**

Titre  
**Emplacement du projet**

Avis de non-responsabilité : Stantec n'assume aucune responsabilité pour les données fournies en format électronique. Le destinataire accepte l'entière responsabilité de vérifier l'exactitude et l'exhaustivité des données. Le destinataire dégage Stantec, ses dirigeants, employés, consultants et agents, de toute réclamation découlant de quelque manière que ce soit du contenu ou de la fourniture des données.

S:\1232\projects\123221820\figures\responses\DPD\_Detailed\_Project\_Description\FRENCH.mxd Revised: 2022-07-15 By: Iquichini

Page blanche

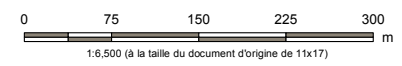


**Remarques**  
 1. Système de coordonnées: NAD 1983 UTM Zone 9N  
 2. Source d'information: DataBC, Gouvernement de la Colombie-Britannique; Natural Resources Canada, Stantec, Nis ga'a Nation, Rockies LNG

- Route d'accès proposée
- Gazoduc d'alimentation
- Servitude du gazoduc d'alimentation
- Servitude de la ligne électrique venant du continent
- Ligne d'utilité publique
- Égout d'eaux usées traitées
- Clôture préliminaire du site

- Composantes du projet**
- Pont
  - Bâtiments et infrastructures
  - Ouvrages de refroidissement
  - Limite aquatique du projet
  - Héliport
  - Composante maritime (Permanente)
  - Composante maritime (Temporaire)
  - Poste de départ

- ★ Site du projet
- Courbe bathymétrique
- Courbe topographique
- Limites de lots 7235 et 5431



**Stantec**  
 Emplacement du projet: Pearse Island, BC  
 Numéro de projet: 123221820  
 Préparé par: TQUILCHINI sur 20220608  
 Demandé par: EFLORY sur 20220601  
 Vérifié par: MARCAND sur 20220609

Client/Projet/Rapport  
 Projet de liquéfaction de gaz naturel et de terminal maritime  
 Ksi Lisims LNG  
 Description détaillée du projet  
 Figure No. **2**  
 Titre

**Disposition Conceptuelle du Projet - Concept de Base**

Avis de non-responsabilité : Stantec n'assume aucune responsabilité pour les données fournies en format électronique. Le destinataire accepte l'entière responsabilité de vérifier l'exactitude et l'exhaustivité des données. Le destinataire dégage Stantec, ses dirigeants, employés, consultants et agents, de toute réclamation découlant de quelque manière que ce soit du contenu ou de la fourniture des données.

Page blanche

## 2 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Le présent document est un résumé en langage clair de la DDP, comme l'exige l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (**l'Agence**) conformément à l'Annexe 2, alinéa 25 du *Règlement sur les renseignements et la gestion des délais* de 2019 et au *Guide de préparation d'une description initiale de projet et d'une description détaillée de projet* en vertu de la *Loi sur l'évaluation d'impact (LEI)*.

Ce document est la traduction française de la version originale en anglais de la DDP. En cas de divergence entre la version originale et la traduction, la version originale de la DDP en anglais prévaudra.

### 2.1 Nom du projet, secteur et emplacement

<b>Nom du projet</b>	Ksi Lisims LNG – Projet de liquéfaction du gaz naturel et de terminal maritime
<b>Type/secteur</b>	Production et exportation de GNL; terminal maritime
<b>Emplacement projeté</b>	Environ 15 km à l'ouest de la collectivité Nisga'a de Gingolx, à la pointe nord de l'île Pearse (voir la Figure 1).

### 2.2 Renseignements sur le promoteur

<b>Nom du projet</b>	Ksi Lisims LNG – Projet de liquéfaction du gaz naturel et de terminal maritime
<b>Promoteurs</b>	Nation Nisga'a, Rockies LNG et Western LNG
<b>Adresse</b>	1000, 600 – 3 <sup>rd</sup> Avenue SW Calgary (AB) T2P 0G5
<b>Leadership en réglementation du projet (Relevant du Comité directeur de Ksi Lisims LNG)</b>	Chris Chong-Ping, directeur principal, Ksi Lisims LNG <adresse de courriel caviardée> <données d'identification caviar>  Collier Azak, PDG, gouvernement de Nisga'a Lisims <adresse de courriel caviardée> <données d'identification caviar>
<b>Principale(s) personne(s)-ressource(s) pour l'étude d'impact sur l'environnement</b>	<a href="#">Sandra Webster, directrice, Affaires environnementales et réglementaires</a> <adresse de courriel caviardée> <données d'identification caviar>
<b>Localisateur URL</b>	<a href="http://www.ksilisimslng.com">www.ksilisimslng.com</a>

### 2.3 Raison d'être, nécessité et avantages potentiels du projet

Depuis l'entrée en vigueur du traité avec la Nation Nisga'a, la Nation Nisga'a recherche des possibilités de développement économique qui offriront une meilleure qualité de vie aux citoyens de la Nation Nisga'a. En gardant à l'esprit cet objectif, la Nation Nisga'a cherche à implanter une installation de GNL depuis près d'une décennie. Le projet de liquéfaction de gaz naturel et de terminal maritime Ksi Lisims LNG (projet de Ksi Lisims LNG) fera avancer l'objectif de la Nation Nisga'a d'accroître son autodétermination économique en offrant des perspectives économiques à la Nation Nisga'a, des emplois intéressants et des possibilités

de contrats aux citoyens de la Nation Nisga'a, ainsi qu'en multipliant les possibilités économiques pour d'autres Nations autochtones, pour la Colombie-Britannique, pour l'Alberta et pour le Canada.

Le projet a quatre grands objectifs :

- Créer une autodétermination économique pour la Nation Nisga'a et améliorer la qualité de vie pour tous ses citoyens.
- Créer des retombées économiques directes et indirectes pour d'autres Nations autochtones, pour la Colombie-Britannique, pour l'Alberta et pour le Canada.
- Permettre l'exportation de gaz naturel canadien propre et fiable vers des marchés à l'extérieur de l'Amérique du Nord.
- Fournir une source d'énergie moins consommatrice de carbone pour répondre aux demandes énergétiques mondiales croissantes.

Le projet offrira à la Nation Nisga'a l'occasion d'accroître son autodétermination économique et sa prospérité. Ainsi, le projet contribuera à la réconciliation économique en reconnaissant et en respectant les souhaits de la Nation Nisga'a en ce qui concerne le développement durable sur le territoire qui lui appartient en vertu du traité Nisga'a. Le projet sera une composante importante de la stratégie de développement social de la Nation Nisga'a, offrant de vastes possibilités d'emploi et créant de nouvelles entreprises, tant à l'étape de la construction que de l'exploitation du projet.

D'autres Nations autochtones de la région bénéficieront également d'avantages directs et indirects découlant du projet, notamment des possibilités de retombées économiques à l'étape de la construction du projet, ainsi que la construction du gazoduc par le promoteur sélectionné par le projet. À l'échelle provinciale, le projet générera des revenus considérables et des possibilités d'emplois et d'affaires directes et indirectes.

Le projet crée un accès supplémentaire aux marchés internationaux pour l'exportation de gaz naturel canadien, ce qui réduira le risque causé par les fluctuations du marché nord-américain, tout en contribuant au développement économique par l'amélioration de la sécurité énergétique dans ces marchés internationaux.

D'une perspective environnementale régionale, le projet vise la production de GNL ZEN grâce à l'utilisation d'électricité renouvelable. En plus de répondre à la demande mondiale grandissante de GNL à faibles émissions de carbone, le projet pourrait également réduire la consommation de sources d'énergie à plus fortes émissions, comme le charbon, ce qui contribuerait à protéger l'environnement.

Autres grands avantages et objectifs du projet :

- Permettre l'exportation de gisements de gaz naturel riches du bassin sédimentaire de l'Ouest canadien (**BSOC**) par les producteurs de gaz naturel de C.-B. et d'Alberta afin de répondre à la demande croissante de gaz naturel.
- Créer des revenus fiscaux et des redevances pour les gouvernements du Canada, de la C.-B. et de l'Alberta.

- Créer des avantages directs et indirects pour les peuples autochtones et non autochtones grâce à des possibilités d'emploi, de formation et d'investissements commerciaux.
- Aider le Canada, la Colombie-Britannique, l'Alberta et les Nations autochtones à répondre aux objectifs en vue d'aborder la question du changement climatique mondial par la réduction des émissions de GES.
- Générer d'importantes revenus pour la Colombie-Britannique grâce aux paiements d'impôts et de taxes, aux retombées économiques directes et indirectes, aux impôts cumulatifs des entreprises et aux paiements versés à BC Hydro.

Page blanche

### 3 APERÇU DU PROJET

Le projet proposé concerne un volume de GNL de 12 millions de tonnes par année (**Mtpa**). Il traitera environ 575 à 695 milliards de pieds cubes par année (**Gpi<sup>3</sup>/an**) de gaz naturel et l'entreposera temporairement entre les chargements des transporteurs de GNL (**TGNL**) sur deux modules de liquéfaction flottants (**MLF**) installés en permanence. Les MLF seront dotés d'un entreposage intégré d'une capacité d'environ 450 000 mètres cubes (**m<sup>3</sup>**) de GNL. La détermination finale de la capacité de production et de la configuration d'entreposage de chaque MLF se fera à l'étape de l'ingénierie de base (**IB**) du projet.

Le projet transformera le gaz naturel canadien du BSOC du Nord-Est de la C.-B. et du Nord-Ouest et du Centre de l'Alberta en GNL. Le gaz naturel sera transporté au site au moyen d'un gazoduc en provenance du Nord-Est de la C.-B. Le gazoduc d'alimentation appartiendra à une tierce partie exploitant et sera assujéti aux exigences réglementaires du gouvernement de Nisga'a Lisims (**GNL**), de la Colombie-Britannique et du Canada.

Le promoteur conçoit le projet de manière à obtenir les installations d'exportation de GNL les plus faibles en carbone au monde, en ciblant zéro émissions nettes (ZEN) pendant les opérations une fois le branchement au réseau de BC Hydro effectué. Il y parviendra grâce à l'utilisation d'énergie renouvelable et d'autres éléments réduisant les émissions de gaz à effet de serre (**GES**), en plus d'un programme robuste de surveillance et de mesure, d'une culture d'exploitation axée sur la réduction des émissions et de l'achat de compensations carbone. L'énergie renouvelable devrait être fournie au projet au moyen d'une nouvelle interconnexion entre une sous-station de BC Hydro et son réseau de transport existant.

#### 3.1 Mises à jour et modifications apportées au projet

Depuis la présentation de la description initiale du projet (**DIP**), la conception a évolué, et les mises à jour et modifications suivantes en sont ressorties :

- Pas de quai permanent pour les TGNL. Au lieu de cela, les TGNL s'arrêteront le long des MLF
- Pas d'infrastructure de projet dans la baie Whiskey
- Confirmation de logements temporaires pour les travailleurs (hôtel flottant) au coin nord-est du LD 5431 dans le plan d'eau proposé, avec liaison par jetée flottante jusqu'à la côte
- Nouvelle installation de déchargement des matériaux (**IDM**) au coin nord-est du LD 5431 dans le plan d'eau proposé
- Possibilité de quai pour barge(s) d'électricité temporaire de secours à côté de l'IDM au cas où le branchement au réseau de BC Hydro serait retardé
- Les fusées éclairantes ne sont plus proposées sur le littoral et sont maintenant entreposées dans les MLF
- Hélicoptère permanent (pas temporaire ou limité au stade de la construction) dans le LD 5431
- Élimination de l'alimentation électrique potentielle dans la zone du LD 7235

- Logements des travailleurs affectés aux opérations permanentes déplacés dans la partie nord du LD 5431, ainsi que d'autres bâtiments de soutien et de service nécessaires pour le projet
- Établissement d'une nouvelle usine de traitement de l'eau dans la partie nord du LD 5431, y compris une canalisation d'effluents traités, un exutoire et un diffuseur dans la passe Portland
- Possibilité de structure de déviation de cours d'eau, de canalisation et de route du LD 7235 ou du LD 5431 jusqu'à l'usine de traitement de l'eau
- Possibilité d'usine de dessalement
- Possibilité de structure de prise d'eau de mer et de canalisation vers une usine de dessalement pour assurer un approvisionnement en eau douce pour :
  - L'eau potable
  - Refroidir les barges d'alimentation électrique temporaire et suppléer à l'infrastructure de refroidissement en boucle fermée pour les MLF
  - Les systèmes d'extinction d'incendie à bord des MLF
- Nouvelle infrastructure en boucle fermée de refroidissement des MLF sur le littoral
- Possibilité d'infrastructure de refroidissement sur le littoral pour refroidir les turbines à gaz génératrices d'électricité sur les barges d'électricité temporaire
- Deux jetées sur pilotis du littoral aux MLF
- Ajout de sous-station(s) d'électricité sur le site pour le branchement à BC Hydro du continent branché au réseau de distribution électrique aux installations sur le littoral et aux MLF
- Ajout d'une station de réception de gaz naturel avec installations de réception et de comptage au moyen d'une jauge d'inspection du gazoduc (racleur), reliée au gazoduc d'alimentation sur le littoral
- Ajout d'un système d'alimentation d'appoint au diesel pour permettre l'arrêt sécuritaire et pour fournir une alimentation d'appoint en cas de panne de courant du réseau d'électricité
- Ajout de réservoirs de diesel
- Réseau routier et corridors de service du site pour la distribution de gaz naturel, d'électricité, d'eau potable et d'eaux usées maintenant définis
- Ajout et mise à niveau de l'infrastructure permanente d'amarrage de MLF, composée d'ancre infralittorales et de chaînes et pilotis dans la zone sublittorale
- Zones de gestion des déchets solides et de stockage des déblais définies

### **3.2 Emplacement**

L'emplacement proposé du projet est la région côtière nord-ouest de la Colombie-Britannique au Canada, à un endroit appelé Wil Milit par la Nation Nisga'a. Cette ancienne réserve indienne se situe à environ 15 km à l'ouest de la collectivité Nisga'a de Gingolx. Le site proposé est constitué de terres inexploitées, mais ayant préalablement fait l'objet de coupe de bois et adjacent à des routes maritimes établies.

Les composantes et les activités du projet se trouveront sur un site à l'extrémité nord de l'île Pearse dans la région du Nass, comme le définit le traité avec la Nation Nisga'a, dans la zone du LD 5431, avec la

possibilité de composantes du projet dans la zone du LD 7235 et dans le plan d'eau proposé. Les composantes sur le littoral du projet se trouvent sur des terres de la catégorie A, comme le définit le traité avec la Nation Nisga'a, détenues en fief simple par la Nation Nisga'a.

Le site se situe à peu près à 55° 01' 26" N et 130° 10' 49" O. Il n'y a pas de terres fédérales dans le site ou à proximité. Les terres fédérales les plus proches sont à plus de 25 km du site.

### 3.3 Activités et composantes

Le projet vise à produire deux modules de liquéfaction flottants (MLF) pour la production, l'entreposage et le déchargement de GNL, d'une capacité nominale totale de 12 Mtpa. Les entraîneurs du compresseur frigorifique principal sont des moteurs électriques.

Une fois achevé en entier, le projet recevra de 1,7 à 2 Gpi<sup>3</sup>/jB (c.-à-d. de 48,1 à 56,6 millions de m<sup>3</sup> par jour) de gaz naturel traité pouvant être acheminé par gazoducs et produira jusqu'à 12 Mtpa de GNL.

Les MLF du projet et les composantes sur le littoral, leur configuration et certains choix de technologies seront mis au point pendant le processus d'IB, à la lumière de l'engagement du projet avec les autorités réglementaires et les Nations autochtones.

Le projet comprend les éléments ci-dessous.

- Deux MLF qui incluront chacun
  - Des systèmes de prétraitement du gaz d'alimentation comprenant :
    - Unité d'élimination du gaz acide
    - Unité de déshydratation
    - Unité d'élimination du mercure
- Plusieurs trains de liquéfaction de mélanges de réfrigérants uniques comprenant les éléments suivants :
  - Système de liquéfaction de gaz naturel
  - Système d'élimination des hydrocarbures lourds
  - Stabilisation et stockage du condensat
  - Stockage de réfrigérant
- Un réservoir de GNL d'une capacité combinée d'environ 450 000 m<sup>3</sup>
- Systèmes d'ancrage
- Matériel de transbordement de GNL navire à navire
- Système de gestion des évaporats
- Systèmes de torchage d'urgence
- Tous les services exigés pour l'exploitation du MLF
- Installation de réception du gaz d'alimentation, y compris :
  - Un comptage financier
  - Un sas d'arrivée de racleurs

- Pipeline de distribution de gaz naturel sur place
- Sous-station électrique et des réseaux de distribution de l'électricité sur place
- Usines de traitement de l'eau potable et des eaux usées, canalisations et routes d'accès connexes
- Structure de déviation de cours d'eau potentielle et/ou puits d'eau souterraine, pompe et canalisation vers l'usine de traitement de l'eau
- Système d'alimentation d'appoint en diesel
- Réservoir(s) de diesel
- Canalisation d'effluents traités, exutoire et diffuseur dans la passe Portland
- Système de refroidissement en boucle fermée (utilisant l'eau comme réfrigérant)
- Possibilité d'utiliser des barges d'alimentation temporaire en électricité et de système de refroidissement sur le littoral
- Bâtiments annexes, y compris un bâtiment de contrôle, un bâtiment administratif (y compris une clinique médicale), un atelier d'entretien et un entrepôt, des logements pour les travailleurs et un bureau de la sécurité
- IDM, quais pour barges, quais remorqueurs potentiels et jetée pour les provisions et les travailleurs
- Équipement de surveillance
- Deux jetées et plateformes, chacune reliée à chaque MLF jusqu'au littoral
- Réseau routier, servitudes de passage pour les services publics et clôtures de sécurité
- Installations de gestion des déchets solides
- Hélicopt

Voir la Figure 2 pour un plan conceptuel des composantes terrestres et marines du projet.

L'accès au site se fera probablement par hélicoptère ou hydravion en provenance de Prince Rupert ou de Terrace ou au moyen de navires appropriés en provenance de Gingolx ou de la région de Prince Rupert. Les centres d'approvisionnement régionaux du projet pourraient inclure la collectivité Nisga'a de Gingolx, d'autres collectivités Nisga'a, la piste d'atterrissage de Nass Camp, l'aéroport régional de Terrace, l'aéroport de Prince Rupert et le port de Prince Rupert.

### **3.3.1 Projets de tierce partie**

#### *3.3.1.1 Gazoduc*

Le projet recevra du gaz naturel pour gazoduc du BSOC jusqu'au site au moyen d'un gazoduc couvrant une distance d'environ 650 à 750 km pour le transport du gaz naturel, construit, exploité et détenu par une tierce partie.

Deux projets de transport du gaz naturel détiennent des certificats d'évaluation environnementale valides jusqu'en novembre 2024 : le projet Prince Rupert Gas Transmission (**PRGT**) de TC Energy et le projet Westcoast Connector Gas Transmission (**WCGT**) d'Enbridge. Un de ces projets de gazoduc devrait faire l'objet d'un accord commercial pour offrir des services de transport de gaz naturel au projet.

### 3.3.1.2 Ligne de transport d'électricité

Le promoteur a conclu un accord commercial avec une tierce partie pour concevoir, construire et exploiter une ligne de transport d'électricité indépendante qui raccordera le projet au réseau de BC Hydro. En plus de fournir de l'électricité au projet, la ligne de transport d'électricité fournira de l'électricité fiable aux collectivités de la Nation Nisga'a.

Le tracé provisoire proposé de la ligne de transport d'électricité de branchement suivra essentiellement les corridors des terres de la Nation Nisga'a déjà envisagés pour les gazoducs PRGT et WCGT. La ligne de transport d'électricité d'interconnexion s'étend sur une distance d'environ 90 km et sera conçue pour une tension nominale de 287 kV. La Nation Nisga'a a l'intention d'assumer le rôle principal en ce qui concerne l'évaluation de la ligne de transport d'électricité d'interconnexion sur les terres de la Nation Nisga'a en vertu du chapitre 10 du traité avec la Nation Nisga'a et sera responsable d'accorder les autorisations foncières pour le droit de passage requis sur les terres de la Nation Nisga'a.

La ligne de transport d'électricité ne relève pas du contrôle du promoteur. Elle sera construite et exploitée en vertu d'une relation commerciale où le promoteur ne dirigera ou n'influencera pas la tierce partie aux fins de l'activité de branchement de la ligne de transport d'électricité. De plus, la ligne de transport d'électricité ne servira pas seulement au promoteur; en l'occurrence, l'activité de branchement de la ligne de transport d'électricité devrait être considérée comme accessoire et non pas une composante du projet.

## 3.4 Construction

L'empreinte totale sur le littoral à Wil Milit sera située pour l'essentiel dans la zone du LD 5431; quelques composantes pourraient également se retrouver dans la zone du LD 7235. L'empreinte marine du projet sera dans le plan d'eau proposé. La majorité de l'infrastructure sur le littoral sera bâtie hors site, puis transportée par barge et installée sur le site. La planification de la construction et la logistique seront parachevées à l'étape de l'IB.

Les composantes temporaires du projet et les activités de construction préliminaires pourraient comprendre les éléments suivants :

- Premier quai d'approche temporaire (par exemple, pour décharger l'équipement et le matériel de construction)
- Sentiers d'accès au site
- Défrichage des zones de construction, d'entreposage et de dépôt
- Système temporaire d'alimentation d'appoint en diesel
- Bureaux de construction modulaires.
- Usine de béton sur place
- Zones temporaires d'entreposage de combustible
- Zones de stockage des déblais
- Installation d'une usine de béton temporaire
- Hôtel flottant indépendant

- Quai de l'hôtel flottant pour les travailleurs
- Station météorologique

Les travailleurs du projet seront embauchés par l'entrepreneur ou les entrepreneurs de la construction du projet et seront hébergés sur le site et pas dans les collectivités voisines. Le nombre de travailleurs sur le site variera. L'effectif devrait atteindre un maximum de 600 à 800 travailleurs, mais des estimations plus précises seront fournies après l'IB. La provenance des travailleurs n'est pas encore connue, mais des efforts seront déployés pour que le projet retienne les services d'entrepreneurs de la construction qui seront tenus de recruter localement à partir du bassin de talents dans les collectivités avoisinantes, avant de se tourner vers la main-d'œuvre régionale, provinciale, nationale et enfin internationale, suivant cet ordre de préférence, dans la mesure du possible. Certains métiers spécialisés et domaines d'expertise pourraient exiger un recrutement d'autres régions en Colombie-Britannique, au Canada ou à l'international. Les détails et les estimations sur les travailleurs seront précisés pendant l'IB. Toutes les activités de construction seront effectuées par des tierces parties travaillant à forfait dans le cadre du projet, qui superviseront et contrôleront toutes les activités de construction.

La construction devrait s'échelonner sur une période d'environ trois ans et demi (c.-à-d. de 2024 à 2027), la mise en service étant prévue en 2027.

L'équipement, le matériel et les matériaux de construction devraient être transportés jusqu'au site par l'entremise de centres régionaux locaux (par exemple, Terrace ou Prince Rupert) par camion, en passant par Gingolx par les routes 16 et/ou 113, ou par barge le long des voies de transport maritime à partir du port de Prince Rupert ou vraisemblablement d'autres ports côtiers (par exemple, Vancouver).

Les activités de construction suivantes des composantes permanentes du projet sont proposées pour l'heure :

- Abattage d'arbres, débroussaillage, enlèvement et récupération du sol, et travaux d'aménagement général du site
- Construction d'un hélipont permanent
- Possibilité de dynamitage des affleurements rocheux, au besoin
- Construction de réseaux d'évacuation des eaux sur le littoral et de gestion des eaux pluviales sur le site
- Construction d'un droit de passage pour les routes et les services publics
- IDM et possibilité de construction de quai pour une barge d'alimentation électrique temporaire dans le plan d'eau proposé
- Infrastructure d'amarrage permanente des MLF (par exemple, ancres pour le fond marin, chaînes, poids pour chaîne et pilotis) dans le plan d'eau proposé
- Construction de jetées sur pilotis donnant accès aux MLF et raccordant les chevalets de gazoduc aux MLF
- Construction d'un système de refroidissement en boucle fermée des MLF sur le littoral (y compris la canalisation, l'équipement et les structures de support en acier) pour soutenir les activités des MLF

- Construction de bâtiments (par exemple, le bâtiment de contrôle, le bâtiment de la sécurité, les logements permanents, l'entrepôt, etc.)
- Construction de l'usine de traitement des eaux usées, de la canalisation d'effluents traités, de l'exutoire et du diffuseur dans la passe Portland pour la consommation d'eau à des fins ménagères et industrielles pendant la construction et l'exploitation
- Installation de systèmes d'eau d'extinction sur le littoral et d'autres systèmes de sécurité
- Installation d'un réservoir d'eau potable et du circuit d'air d'instrumentation de l'usine
- Possibilité d'installation d'une usine de dessalement et de l'infrastructure nécessaire pour raccorder la canalisation d'eau
- Possibilité d'installation d'une structure de déviation de cours d'eau, d'une pompe, d'une canalisation d'eau et d'aménagement d'un chemin d'accès menant à l'usine de traitement de l'eau du site pour la consommation d'eau domestique et industrielle pendant la construction et les opérations
- Possibilité de forage d'un puits d'eau souterraine et de raccordement d'une pompe à eau et d'une infrastructure de canalisation menant à l'usine de traitement de l'eau
- Possibilité de systèmes de collecte de l'eau de pluie raccordés à l'usine de traitement de l'eau
- Possibilité d'un incinérateur de déchets pour les résidus combustibles non dangereux de construction ou de l'exploitation
- Installation d'une sous-station électrique et des postes de réception de gaz naturel
- Installation d'une clôture de sécurité, construction de l'éclairage extérieur et des systèmes de contrôle de l'accès du site
- Construction de la tour de télécommunications
- Nettoyage après la construction et remise en état du terrain

### **3.5 Activités d'exploitation et entretien**

Le projet est conçu pour fonctionner 24 heures par jour, 365 jours par année. On estime les effectifs opérationnels permanents à environ 150 à 200 employés. Les travailleurs travaillant sur le site pendant l'exploitation seront hébergés dans les logements permanents sur place. Le bateau-taxi sera le moyen principal de transport pour les travailleurs permanents entre le continent (c.-à-d. Gingolx) et le site.

Activités principales d'exploitation :

- Prétraitement du gaz d'alimentation
- Production et entreposage du GNL
- Gestion des réfrigérants et condensats
- Chargement des transporteurs de GNL et de LGN
- Systèmes de contrôle des procédés
- Systèmes de sûreté, de sécurité et d'intervention d'urgence

Des activités régulières d'inspection et d'entretien des composants et des systèmes qui précèdent auraient lieu en continu.

### 3.6 Transport maritime

Les TGNL et les navires adaptés au transport de produits de LGN seront détenus, assurés et exploités par des tierces parties et devraient avoir une capacité de 140 000 à 180 000 m<sup>3</sup>. Le nombre actuel d'expéditions de GNL par année se chifferrait entre 140 et 160 environ, selon la taille des transporteurs de GNL utilisés et la quantité totale de GNL produite par le projet. Les navires de LGN faisant escale au terminal, attendus de 8 à 12 fois par année, devraient avoir une capacité nominale allant de 5 000 à 30 000 m<sup>3</sup>. Tous les navires devraient suivre la même route maritime (voir la Figure 1).

La profondeur minimale requise de l'eau au terminal maritime sera déterminée en fonction du tirant d'eau à pleine charge des navires de conception du terminal maritime du projet. Des aides à la navigation (**AIDNAV**) seront utilisées pour repérer l'installation marine du projet, pour diffuser des avertissements et des consignes au trafic maritime local et de passage et pour aider les pilotes côtiers de la Colombie-Britannique à guider les TGNL et les navires transportant des produits de LGN à accoster et à quitter le quai. Des conditions environnementales contraignantes au terminal maritime sont prévues (par exemple, du temps violent). Afin de bien respecter les principes de sécurité maritime et de réduire les risques d'accidents et de défaillances maritimes, une évaluation de la sécurité de navigation sera réalisée pour le projet.

Les transporteurs de GNL devraient entrer dans les eaux canadiennes en provenance de l'ouest par l'entrée Dixon au nord de Haida Gwaii et passeront prendre un pilote côtier de la Colombie-Britannique à un emplacement désigné près de l'île Triple. Les TGNL seront guidés entre l'île Triple et le terminal maritime du projet par les pilotes côtiers de la Colombie-Britannique afin de permettre l'arrivée et le départ sécuritaires des TGNL, conformément aux lois et à la réglementation applicable en vigueur sur la navigation maritime. Les routes maritimes réelles du projet et/ou les procédures pour les TGNL pourraient changer, à la lumière des consultations futures des pilotes côtiers de la Colombie-Britannique, des analyses et des consultations des collectivités autochtones, des organismes gouvernementaux et des intervenants.

### 3.7 Mise hors service

La mise hors service ultime du projet ou la prolongation de sa durée de vie utile (au-delà d'une période minimale de 30 ans) est décrite en termes généraux pour le moment. Un plan de mise hors service et de fermeture devra être élaboré en collaboration avec la Nation Nisga'a et intégré au moins en partie au bail immobilier et au sous-bail du plan d'eau proposé du gouvernement de Nisga'a Lisims et qui a résulté des consultations des instances réglementaires concernées. Au moment de la mise hors service du projet, la région pourrait être remise en état, comme l'exige le gouvernement de Nisga'a Lisims et/ou conformément aux ententes en vigueur avec la Nation Nisga'a et comme l'exigent les permis d'exploitation.

### 3.8 Émissions, déversements et déchets

Les MLF et l'infrastructure littorale connexe produiront toute une gamme de déchets, d'émissions et d'effluents tout au long de la durée du projet. Chacun de ces déchets sera géré conformément aux exigences réglementaires et aux lignes directrices applicables du gouvernement de Nisga'a Lisims et des autorités provinciales et fédérales conformément à un plan de gestion qui sera élaboré pour le projet.

#### 3.8.1 Construction

Pendant la construction, il est prévu que certains déchets de construction de provenance indigène (c.-à-d. produits sur le terrain, sur le littoral) seront gérés sur place et que la plupart des déchets de construction seront gérés, stockés et expédiés à des emplacements d'élimination sur le continent approuvés en Colombie-Britannique. Les déchets solides et liquides que voici sont anticipés :

- Sous-produits de la biomasse, des sols et de débris (par exemple, du défrichage et de l'excavation)
- Déchets de construction (par exemple, du bois, de la ferraille, du béton, etc.)
- Matières dangereuses réglementées (par exemple, de l'huile usagée ou des solvants)
- Déchets sanitaires et ménagers solides et liquides
- Eaux pluviales

Les sources primaires d'émissions atmosphériques pendant la construction proviendront de l'équipement de construction et de la production d'électricité à l'aide de groupes électrogènes diesel portatifs.

#### 3.8.2 Activités d'exploitation

Pendant les activités d'exploitation, les déchets solides et liquides et les émissions atmosphériques seront gérés comme l'exigent le gouvernement de Nisga'a Lisims et les autorités réglementaires provinciales et fédérales au moyen de différentes formes d'autorisations de gestion des déchets. La plupart des déchets produits dans le cadre des opérations seront réglementés par BC OGC (par exemple, les émissions atmosphériques, les émissions d'effluents liquides d'installations de traitement) conformément aux pouvoirs qui leur sont conférés en matière de gestion des déchets en vertu de la *Oil and Gas Activities Act (OGAA)*. Des déchets solides et liquides devraient être produits :

- Des déchets ménagers solides et liquides, y compris les déchets sanitaires (par exemple, des bureaux, des ateliers et des entrepôts)
- Du bois et de la ferraille découlant des activités d'entretien
- Des eaux pluviales
- Des déchets dangereux, y compris ceux éliminés pendant le traitement du gaz naturel

Pendant les activités d'exploitation, des oxydes d'azote, du monoxyde de carbone, du dioxyde de soufre, de la matière particulaire (y compris la matière particulaire totale et les particules de diesel), des composés organiques volatils et des GES seront libérés dans l'atmosphère par :

- Des émissions fugitives de liquéfaction de MLF et de systèmes de chargement de transporteurs de GNL

- La combustion associée :
  - Aux incinérateurs de gaz acide
  - Aux générateurs à feu direct
  - Aux installations temporaires au gaz pour alimenter l'installation de GNL jusqu'à ce que le branchement au réseau de BC Hydro ait lieu
  - Aux fusées éclairantes de sécurité (qui servent à gérer les urgences ou les activités d'entretien)
  - Aux transporteurs de GNL, aux transporteurs de produits de GNL et aux navires de soutien
- Des véhicules terrestres et aquatiques associés au transport de travailleurs, de matériaux, de fournitures et/ou d'équipement

### 3.8.3 Mise hors service

Les émissions, les déversements et les déchets pendant la mise hors service devraient ressembler à celles associées à la construction, puisque les deux phases du projet dépendront de types d'équipement semblables.

## 3.9 Gaz à effet de serre

Le projet produira des émissions de GES pendant la construction, l'exploitation et la mise hors service. Ces émissions de GES seront gérées conformément aux exigences réglementaires et aux lignes directrices en vigueur du gouvernement de Nisga'a Lisims et des autorités provinciales et fédérales. Une analyse préliminaire des émissions annuelles de GES pour le projet et l'incidence du projet sur la capacité des gouvernements d'atteindre les objectifs en matière d'émissions de GES a été développée.

Le projet est conçu de manière à être l'une des installations d'exportation de GNL émettant le moins de carbone au monde. Il y parviendra grâce à l'utilisation d'énergie renouvelable propre du réseau de BC Hydro et à l'achat de compensations carbone. Ainsi, le projet atteindra son objectif de zéro émission nette et de conformité au plan provincial CleanBC.

### 3.9.1 Estimations préliminaires des émissions de GES du projet

Cette section contient des estimations préliminaires des émissions nettes proposées de GES en lien avec le projet, celles-ci ayant été réalisées selon l'approche décrite dans la section 2.1 de la version préliminaire du Guide technique relatif à l'évaluation stratégique des changements climatiques d'Environnement et Changement climatique Canada (ECCC), selon laquelle :

$$\text{Émissions nettes de GES} = \text{émissions directes de GES} + \text{émissions de GES d'énergie acquise} \\ - \text{Émissions de GES nationales évitées} - \text{Mesures d'atténuation}$$

Les émissions directes désignent les émissions sur lesquelles le projet exerce une maîtrise et pour les besoins de la portée de l'évaluation. Les émissions de GES d'énergie acquise désignent les émissions de GES issues de la production d'électricité aux fins de l'alimentation du projet en électricité. Les mesures

d'atténuation désignent aussi bien le dioxyde de carbone capté et stocké, ainsi que les crédits compensatoires.

Les estimations énoncées dans cette DIP se fondent sur les travaux d'ingénierie de base (IB) du projet et le devis conceptuel (préalable aux travaux d'ingénierie de base), la technologie actuelle et la réglementation des émissions.

Le promoteur estime que les émissions moyennes annuelles des travaux au cours d'une période de construction anticipée de trois ans seraient d'environ 8 020 t éq.-CO<sub>2</sub>/an (soit environ 0,01 % des émissions totales de GES en C.-B. pour 2019), pour un total d'environ 24 060 t éq.-CO<sub>2</sub> (pour une période de trois ans), compte tenu de toutes les activités de construction. Les émissions annualisées directement attribuables à la construction dépendront de la durée de la période de construction et de l'échelonnement des activités, qu'il reste encore à déterminer avec précision.

L'estimation des émissions directes de GES au cours des activités d'exploitation à pleine capacité se décline ainsi :

(1) Activités d'exploitation (scénario de base) – Branchement au réseau d'électricité de BC Hydro

Le réseau d'électricité de BC Hydro peut suppléer sans problème aux besoins optimaux en électricité des activités du projet. Le promoteur estime que les émissions directes annuelles s'établiraient à environ **197 000 t éq.-CO<sub>2</sub>/an** (soit environ 0,3 % des émissions totales de GES en C.-B. pour 2019).

(2) Activités d'exploitation (scénario alternatif)

Le branchement au réseau de BC Hydro est reporté et aucune alimentation électrique du réseau de BC Hydro n'est encore disponible, et le projet serait tenu de produire lui-même la totalité de ses besoins en électricité. Dans ce scénario, le projet doit envisager trois options, assorties de besoins en électricité qui diffèrent. Les émissions directes annuelles s'établiraient à une plage comprise entre **1 860 000 et 1 900 000 t éq.-CO<sub>2</sub>/an** (soit environ entre 2,8 et 2,9 % des émissions de GES totales en C.-B. pour 2019) en vertu des trois options.

Au cours de la mise hors service, les émissions devraient s'apparenter aux émissions durant la construction, car les deux phases du projet feront appel au même type de matériel, même si ces émissions n'ont pas encore fait l'objet d'une estimation.

L'estimation des émissions d'énergie acquises se fonde sur un facteur d'intensité des émissions de GES de branchement au réseau pour les années 2020 et 2021, comme l'a publié le gouvernement de la C.-B. Ces facteurs peuvent varier dans une large mesure d'année en année, selon la consommation dans le réseau électrique des autres utilisateurs, la variation dans les conditions d'approvisionnement en eau, ainsi que le niveau d'eau, le projet n'ayant aucune incidence sur ces facteurs. À la lumière du facteur d'intensité publié sur les émissions de GES du réseau électrique intégré de 2020 et 2021, les émissions annuelles d'énergie acquise se chiffreraient entre 50 000 et 200 000 t éq.-CO<sub>2</sub>/an, lorsque la pleine capacité du réseau électrique est disponible pour les activités d'exploitation du projet.

Puisqu'aux fins du projet, les émissions domestiques de GES évitées n'ont pas été quantifiées et qu'il n'est pas possible d'anticiper pour l'heure la captation et l'entreposage de CO<sub>2</sub>, les émissions nettes de GES correspondent à la somme des émissions directes du projet et des émissions d'énergie acquise, moins les mesures compensatoires visant le carbone. Dans le cadre du projet, il est prévu d'acheter des mesures compensatoires des émissions de carbone pour atténuer la quantité des émissions de GES associées à l'achat d'énergie et d'autres émissions directes de GES non associées à la production d'énergie autonome, dans le contexte des activités d'exploitation usuelles et des options de rechange.

Dans le cadre du projet, il est prévu d'acquérir les crédits compensatoires pour les activités d'exploitation du scénario de base, dont on estime qu'il concernera entre 250 000 et 400 000 t d'éq.-CO<sub>2</sub>/an de crédits compensatoires, ces crédits devant être mis en place dès le début des activités d'exploitation. Advenant l'éventualité d'une quantité insuffisante de crédits dans le BC Registry, des crédits pourraient provenir du registre de crédits compensatoires du gouvernement fédéral, lorsque ceux-ci deviendront disponibles, ou d'autres sources. Cette quantité de crédits devrait suffire à compenser les émissions directes et d'énergie acquise pendant la durée des activités d'exploitation alimentées en électricité par le réseau électrique de BC Hydro.

L'utilisation de l'électricité en provenance du réseau électrique de BC Hydro et l'achat de crédits compensatoires permettront au projet d'atteindre son objectif de zéro émissions nettes (carbonneutralité), et ce, bien avant la date butoir de 2050 fixée pour le Canada.

Les émissions de GES de portée 3 qu'a définies la Environmental Protection Agency des États-Unis sont le produit d'actifs que ne possède ou ne contrôle pas le promoteur du projet proposé, mais qui subissent les incidences indirectes de la chaîne de valeur du projet envisagé. Les premières estimations des émissions de portée 3 des GES et de leurs sources, en regard des diverses phases du projet proposé comprennent les éléments suivants :

- Sources des activités de construction :
  - Émissions associées à la livraison par transport maritime des MLF et à d'autres matériaux de construction au site proposé;
  - Émissions associées au transport par la route de travailleurs, de matériel et de matériaux de construction jusqu'au site;
- Sources des activités d'exploitation :
  - Transport maritime international et livraison de produits de GNL et de LGN;
  - Activités d'extraction, de traitement et de transport de gaz en amont.

Ces estimations se fondent sur la compréhension préliminaire des activités du projet, tel que proposé.

Les émissions en amont se fondent sur la capacité nominale de production de 12 Mtpa dont il est anticipé qu'elle dépassera le seuil de 500 000 t éq.-CO<sub>2</sub> dont fait état la version préliminaire du *Guide technique relatif à l'évaluation stratégique des changements climatiques*. Ce paramètre sera affiné au moment de la réalisation d'une évaluation des émissions de GES en amont, laquelle surviendra dans le cadre de cette demande.

### 3.10 Utilisation des terres et des eaux

Le projet se déroulera sur les terres de la catégorie A, détenues en fief simple par la Nation Nisga'a, comme le définit le traité avec la Nation Nisga'a, sur un territoire non bâti, mais ayant déjà fait l'objet de coupe de bois sur les lots de district 5431 et 7235 de l'île Pearse et sur le plan d'eau proposé dans la passe Portland (Figure 2). Les zones des LD 7235 et 5431 ont une superficie d'environ 164 ha sur l'île Pearse. On prévoit actuellement que toute l'infrastructure sur le littoral du projet sera dans la zone du LD 5431, ce qui pourrait toutefois changer en fonction d'autres études à effectuer sur le site (par exemple, les sources d'eau).

L'eau potable pourrait être expédiée pour satisfaire temporairement aux besoins de consommation sur le site pendant la construction ou obtenue d'une source sur le site (par exemple, un cours d'eau approprié, de l'eau d'un puits, etc.). Les deux solutions sont en cours d'évaluation pour l'eau aux fins de la construction (par exemple, l'usine de ciment).

Pendant les activités d'exploitation, le promoteur du projet envisage plusieurs sources potentielles d'eau pour les procédés de GNL et pour la consommation d'eau potable. Les sources envisagées comprennent les puits d'eau souterraine, la collecte des précipitations, les cours d'eau douce ou un agencement de ces solutions, ou encore, si aucune des solutions ne s'avère convenable, une usine de dessalement. À l'heure actuelle, les besoins d'eau pendant l'exploitation sont estimés à 15 à 25 m<sup>3</sup>/h. Les estimations des besoins d'eau aux fins de la construction restent à déterminer; cependant, on s'attend à des chiffres inférieurs aux besoins d'eau pendant l'exploitation.

### 3.11 Calendrier et contraintes

Le Tableau 1 décrit le calendrier estimatif actuel du projet pour les principales phases du projet.

**Tableau 1 – Calendrier approximatif du projet**

Phase du projet	Calendrier estimatif
Évaluation environnementale	T2 2021 au T1 2024
Conception technique (IB et conception détaillée)	T2 2021 au T4 2024
Autorisations et plans de gestion environnementale	T3 2022 au T1 2024
Activités de construction	T2 2024 au T3 2027
Exploitation et entretien	2027 (minimum de 30 ans ou jusqu'à 2057)
Mise hors service, fermeture et remise en état	Après 2057, année où le projet aura atteint la fin de sa durée de vie utile

Le calendrier de construction du projet lié aux activités à plus haut risque ou entraînant des effets (par exemple, des niveaux élevés de bruit) pourrait être ajusté en fonction des périodes d'activité vulnérables à l'égard de la faune, des ressources d'eau douce ou des ressources marines. Ces ajustements seront indiqués à l'étape de la planification avant la construction et en fonction des résultats des études de référence.

### 3.12 Solutions de rechange au projet

Une installation de GNL à un emplacement différent et ayant une structure de partenariat différente avec les promoteurs, ou une possibilité économique différente dirigée par la Nation Nisga'a sur ses terres visées par des traités, pourraient contribuer aux objectifs principaux du projet (voir la section 2.3). Toutefois, on n'a trouvé aucune solution de rechange au projet qui serait à la fois techniquement et économiquement réalisable et qui contribuerait à la réalisation de chacun des objectifs principaux du projet (voir la section 2.3).

### 3.13 Autres façons de réaliser le projet

Les versions du projet en ce qui concerne la conception et l'implantation ont été évaluées par l'équipe du projet et continueront de l'être, en particulier à mesure que l'IB progresse. Ces solutions de rechange sont présentées au Tableau 2. L'évaluation de ces solutions de rechange sera éclairée par la mobilisation des collectivités autochtones locales et des instances de réglementation.

**Tableau 2 – Solutions de rechange visant les composantes du projet**

Composante du projet	Solutions de rechange envisagées
Concept flottant	Le projet a été conçu comme un MLF en raison du besoin réduit de terrain pour l'infrastructure du projet, des coûts de construction plus faibles que prévu et du calendrier et de l'utilisation des logements sur place pour éviter d'introduire une importante main-d'œuvre temporaire dans les collectivités voisines.
Alimentation en eau	Le promoteur du projet évalue actuellement diverses possibilités d'alimentation en eau domestique et industrielle. La décision finale en ce qui concerne l'alimentation en eau dépendra de l'analyse hygrométrique des sources d'eau de surface locales, de la faisabilité d'un puits d'eau souterraine et de l'évaluation de la faisabilité et des effets du dessalement, y compris pour le prélèvement d'eau et la gestion des déchets.
Choix de site	Plusieurs sites ont été évalués aux fins de ce projet en fonction des renseignements sur le site privilégié compilés par la Nation Nisga'a. Les sites ont été choisis en fonction de plusieurs critères de risque, notamment la possibilité de construction, l'exploitation, l'impact environnemental et la propriété des terres. Deux autres propriétés, Sgawban et Xmaat'in, détenues et contrôlées par la Nation Nisga'a, ont été jugées moins intéressantes en raison de leurs caractéristiques physiques. L'empreinte finale sur le littoral et la mer sera déterminée en regard du devis technique disponible, des données de base sur l'environnement et de la mobilisation des Nations autochtones, y compris la Nation Nisga'a.

**Tableau 2 – Solutions de rechange visant les composantes du projet**

Composante du projet	Solutions de rechange envisagées
Conception du terminal maritime	L'utilisation de quais distincts a été envisagée pendant la conception du terminal maritime; toutefois, ce modèle exige une empreinte maritime supplémentaire considérable et n'est donc plus à l'étude. L'ancrage des structures d'amarrage des MLF est à l'étude.
Alimentation en électricité	<p>Le projet examine des solutions d'alimentation électrique de rechange. Au titre du scénario de référence, le projet dépend d'un branchement à une source d'énergie renouvelable du réseau électrique de BC Hydro; toutefois, advenant le cas où le branchement ne serait pas disponible pour la mise en service et/ou le démarrage de l'exploitation, jusqu'à trois barges d'alimentation électrique seront utilisées comme source d'alimentation électrique temporaire sur place. Le promoteur ne prévoit pas d'avoir besoin des barges temporaires au-delà des cinq premières années d'exploitation. Pour l'heure, le promoteur a établi quatre solutions de rechange en matière d'alimentation en électricité :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Scénario de référence – alimentation en électricité fournie par BC Hydro, dès le lancement des activités d'exploitation du projet;</li> <li>• Solution de rechange 1 – report du branchement au réseau électrique de BC Hydro; production d'électricité temporaire sur place exigée dès le lancement des activités d'exploitation, à partir de barges d'alimentation temporaire en électricité, qui feraient appel au procédé de refroidissement de l'eau de mer en boucle ouverte;</li> <li>• Solution de rechange 2 – report du branchement au réseau électrique de BC Hydro, production d'électricité temporaire sur place exigée dès le lancement des activités d'exploitation, à partir de barges d'alimentation temporaire en électricité qui feraient appel au refroidissement de l'eau par des tours de refroidissement par évaporation sur terre;</li> <li>• Solution de rechange 3 – report du branchement au réseau électrique de BC Hydro; production d'électricité temporaire sur place exigée dès le lancement des activités d'exploitation, à partir de barges d'alimentation électrique faisant appel au refroidissement de l'eau par tour de refroidissement en boucle fermée sur terre.</li> </ul>
Gazoduc de tierce partie	Le projet nécessite un gazoduc pour transporter le gaz naturel du nord-est de la Colombie-Britannique et de l'Alberta. Le promoteur du projet examine actuellement deux possibilités de gazoduc qui seraient conçus, construits et exploités par une tierce partie : le projet Prince Rupert Gas Transmission que propose TC Energy, et le projet West Coast Connector Gas Transmission que propose Enbridge. Le choix définitif sera arrêté après l'élaboration conceptuelle plus avancée du projet.

Page blanche

## 4 CONTEXTE

La section qui suit présente un aperçu du contexte environnemental, biologique et humain dans les environs du projet. Une image du site du projet proposé apparaît à la Photo 1.



**Photo 1 – Site du projet Wil Milit à l’extrémité nord de l’île Pearse, vue vers le sud**

### 4.1 Environnement atmosphérique

#### 4.1.1 Climat et qualité de l’air

Le projet se situe sur la côte nord de la Colombie-Britannique, un endroit dominé par une forêt pluviale tempérée et un terrain côtier complexe. Les masses d’air qui traversent le nord de l’océan Pacifique se heurtent aux montagnes côtières, ce qui entraîne de fortes précipitations annuelles. Le climat peut être caractérisé par des hivers doux et des étés frais. Les vents sont influencés par le terrain complexe.

Compte tenu de l’éloignement du site et de la distance qui le sépare des activités industrielles, la qualité de l’air est considérée comme excellente.

##### 4.1.1.1 Environnement acoustique

L’environnement acoustique existant est caractérisé par divers sons de l’environnement naturel, y compris le vent, les vagues et la faune marine et terrestre. Compte tenu de l’éloignement du site, les sons anthropiques sont limités au trafic maritime et aérien occasionnel.

## **4.2 Environnement physique**

### **4.2.1 Eau de surface**

Les eaux marines à proximité du site font partie de l'écorégion du plateau continental intérieur du Pacifique et de l'écosection des fjords de la côte nord. Les niveaux d'eau dans toute la région sont fortement liés à la marée (à environ sept mètres au-dessus du zéro des cartes). Les courants marins dans le passage Portland et dans les passes Portland et Pearse sont très variables en raison d'une combinaison du forçage des vents et des marées. Le forçage des vents est très épisodique et particulièrement important à l'automne et en hiver, sous l'effet combiné des tempêtes fréquentes du Pacifique et des poussées d'air arctique.

Neuf cours d'eau, ainsi que plusieurs affluents et des étendues d'eau en milieu humide qui s'écoulent dans ces cours d'eau, se trouvent sur le site. Ces cours d'eau se déversent dans la passe Portland, dans la baie Whiskey et dans la passe Pearse et ont des débits de pointe en mai, en octobre et en novembre, de même que des périodes de faible débit pendant l'été (en juillet et en août) et à la fin de l'hiver (en février et en mars) (FLNRD, 2021). Deux grands réseaux fluviaux se déversent dans la plus grande zone régionale : le fleuve Skeena dans le sud du détroit de Chatham et la rivière Nass dans le nord du détroit de Chatham par la baie Nass et dans le passage Portland.

### **4.2.2 Eau souterraine et sédiments**

Les dépôts de sédiments meubles cartographiés dans le site comprennent les sédiments glaciomarins, la colluvion, le till et les matières organiques (McCuaig, 2003). Les reliefs des dépôts sont habituellement des placages; des horizons de matière minces et discontinus comportant plusieurs zones de substratum exposé.

On peut s'attendre à ce que les niveaux d'eau souterraine sur le site soient le reflet adouci de la topographie, et les caractéristiques générales du régime local d'eau souterraine peuvent en être déduites. D'après les caractéristiques du substratum, le volume d'eau stocké et transmis à travers le substratum sous le site pourrait être limité.

## **4.3 Environnement biologique**

### **4.3.1 Végétation et terres humides**

La partie terrestre du site se situe dans l'écosection Southern Boundary Ranges et la partie marine du site se trouve dans l'écosection des fjords de la côte nord. Le site se situe dans la zone biogéoclimatique côtière de la pruche de l'Ouest (CWH), en particulier la variante centrale de la sous-zone hypermaritime très humide (CWHvh2). Le terrain est essentiellement adouci et rocheux, le climat est extrêmement humide et la végétation est une mosaïque de forêts éparses et de terres humides, les forêts productives étant limitées à des pentes modérées à escarpées ou à des plaines inondables (Banner et coll., 1993).

La végétation dans la partie nord de l'île Pearse se compose essentiellement de forêt de conifères parsemée de basses terres humides. Le site est caractérisé par un relief peu accidenté comportant des pentes graduelles au-dessus et au-dessous de l'eau, l'extrémité sud-ouest du site tombant en pente d'un cours d'eau. Un vaste complexe de terres humides se trouve au centre du site et coule vers le nord-ouest

du site en traversant un estuaire, jusqu'à la baie Whiskey, qui est dotée de vastes zones de vasière intertidale. Le rivage adjacent au site a une mince bande discontinue de pré estuarien et de végétation palustre ponctuée de plages éparses et d'un plateau de substratum. L'extrémité sud du site est drainée par des cours d'eau qui se déversent dans la passe Portland sur la rive est. Les zones riveraines autour du complexe de tourbière et des cours d'eau se composent de forêts productives humides à très humides. Une coupe d'arbres est survenue par le passé dans une grande partie de la zone du LD 5431, ce qui s'est apparu manifestement pendant les études sur le terrain en raison des souches observées.

#### **4.3.2 Faune**

Les habitats intertidaux et les cours d'eau abritant des saumons dans les environs du site du projet offrent un habitat d'alimentation important pour de nombreuses espèces de faune, y compris le grizzli, l'orignal, la martre d'Amérique, le pékan, l'ours noir, le loup gris, la loutre de rivière, le vison, le carcajou, l'aigle à tête blanche et les mouettes. Les forêts anciennes offrent un habitat important aux oiseaux, comme le guillemot marbré, le tétaras fuligineux et l'autour des palombes. De plus, la présence de nombreuses autres espèces d'oiseaux (migrateurs et non migrateurs), de mammifères et d'autres animaux sauvages est soupçonnée ou confirmée aux alentours du site.

#### **4.3.3 Poissons d'eau douce**

Neuf cours d'eau sans nom et leurs affluents ont été confirmés sur le site. Plusieurs de ces cours d'eau ont été confirmés poissonneux. Parmi les poissons pêchés ou observés dans les cours d'eau sur le site, mentionnons le saumon coho (*Oncorhynchus kisutch*), le saumon rose (*Oncorhynchus gorbuscha*), le Dolly Varden (*Salvelinus malma*), truite fardée côtière (*Oncorhynchus clarkii clarkii*) et le chabot piquant (*Cottus asper*). Le saumon du Pacifique se retrouve dans un grand nombre des rivières et ruisseaux sur le site. On sait qu'il existe des espèces de saumon à d'autres endroits sur l'île Pearse à l'extérieur du site, notamment le saumon coho, le saumon kéta (*Oncorhynchus keta*) et le saumon rose (GoBC 2021c).

#### **4.3.4 Ressources marines**

Les eaux et le rivage entourant le site et le long des routes maritimes préalablement établies hébergent une collectivité maritime diversifiée et une variété de types d'écosystèmes marins (par exemple, des estuaires, des marais, des côtes rocheuses et des rivages sablonneux). Les habitats intertidaux dans le plan d'eau proposé comprennent des littoraux rocheux et des plages de sable ou de gravier dont la pente varie d'escarpée à douce. L'environnement infratidal comprend un éventail d'habitats allant des substrats meubles (c.-à-d. sable et boue) aux champs de rochers et de galets et falaises rocheuses.

Le site et les eaux environnantes, y compris les routes maritimes indiquées, abritent diverses espèces, allant des espèces benthiques (par exemple, le flétan du Pacifique [*Hippoglossus stenolipus*]) aux espèces de fond (par exemple, le bar d'Amérique [*Sebastes* spp.]), en passant par les espèces pélagiques (par exemple, le saumon du Pacifique [*Oncorhynchus* spp.]). Le site et la route maritime devraient fournir un habitat à l'année à certaines espèces (par exemple, le hareng du Pacifique [*Clupea pallasii*]) et un habitat temporaire pour les espèces migratrices (par exemple, le saumon du Pacifique et l'eulachon).

La répartition et l'abondance des mammifères marins fluctuent grandement dans les eaux côtières du nord en réaction aux variations de la disponibilité alimentaire, les remontées d'espèces comme l'eulachon, le hareng et le saumon attirant un grand nombre de cétacés (baleines, dauphins et marsouins) et de pinnipèdes (phoques et otaries). Des tortues de mer, bien que peu fréquentes, pourraient également se trouver dans la région.

#### **4.4 Contexte humain et socioéconomique**

##### **4.4.1 Proximité du projet et de collectivités**

Le site du projet se situe dans les limites du district régional de Kitimat-Stikine. Il n'y a pas d'écoles, de parcs provinciaux ou régionaux, d'hôpitaux, de maisons, d'alimentation en eau, de routes ou de chemins de fer dans un rayon d'environ 15 km du site du projet.

Les collectivités les plus proches du site sont les suivantes :

- Le village Nisga'a de Gingolx, en Colombie-Britannique (voir la Photo 2) se trouve à environ 15 km à l'est.
- Le village Nisga'a de Laxgalts'ap est à environ 38 km à l'est
- Lax Kw'alaams, en Colombie-Britannique, se situe à environ 58 km au sud-sud-ouest
- Le village Nisga'a de Gitwinksihlkw, en Colombie-Britannique, se situe à environ 63 km à l'est-nord-est
- La capitale Nisga'a, le village de Gitlaxt'aamiks, en Colombie-Britannique, est à environ 78 km à l'est-nord-est
- Metlakatla, en Colombie-Britannique, se trouve à environ 80 km au sud
- Port Rupert, en Colombie-Britannique, se situe à environ 80 km au sud
- Metlakatla, en Alaska (AK) se trouve à environ 90 km à l'ouest.
- Port Edward, en Colombie-Britannique, se situe à environ 92 km au sud
- La ville de Ketchikan (AK) est à environ 100 km à l'ouest-nord-ouest.
- Le district de Stewart, en Colombie-Britannique, et la ville de Hyder (AK), se situe à environ 103 km au nord.
- La ville de Terrace, la réserve Kitsumkalum 1 (à environ 5 km à l'ouest de Terrace) et la réserve Kitselas 1 (juste à l'ouest de Terrace) sont à environ 120 km au sud-est.

Quatre village Nisga'a (Gingolx, Gitwinksihlkw, Laxgalts'ap et Gitlaxt'aamiks) pourraient être touchés par le projet. Gingolx est le village Nisga'a le plus près de Wil Milit. Gingolx est relié au réseau routier provincial par la route 113 menant à Terrace. Le village de Gingolx pourrait devenir, du moins en partie, un des centres d'approvisionnement et de services pour le projet. De plus, un service de traversier pourrait être offert au départ du port de Gingolx ou à proximité dans la baie Mill, afin de transporter des passagers, des approvisionnements et des matériaux par le passage et la passe Portland jusqu'à un quai sur le site.



**Photo 2 – Gingolx (C.-B.)**

#### 4.4.1.1 *Collectivités autochtones*

Le site se trouve dans la région du Nass sur des terres de la catégorie A, comme le définit le traité avec la Nation Nisga'a. En plus de la Nation Nisga'a, le British Columbia Environmental Assessment Office (**BC EAO**) a désigné six Nations autochtones participantes. Les territoires traditionnels des Premières Nations suivantes recourent certaines composantes du projet ou s'en approchent :

- **Bande Lax Kw'alaams** – située à Lax Kw'alaams (auparavant Port Simpson), près de l'extrémité nord de la péninsule Tsimpsean, à environ 30 km au nord-ouest de Prince Rupert. La bande Lax Kw'alaams comporte environ 4 001 membres, dont 17 % vivent sur les terres de réserve. La bande Lax Kw'alaams a 81 réserves sur tout son territoire traditionnel, qui représente une superficie d'environ 16 497 hectares (**ha**). Le territoire traditionnel de la bande Lax Kw'alaams comprend la baie Nass et la rivière Nass à l'est, ainsi que les îles Wales et Pearse, les groupes d'îles Dundas et Stephens, ainsi que les terres et les eaux à l'embouchure du fleuve Skeena.
- **Première Nation Metlakatla** – basée à Metlakatla, dans la moitié sud de la réserve Tsimpsean 2 près de Prince Rupert. La Première Nation Metlakatla se compose d'environ 1 026 membres, dont 9 % vivent sur les terres de réserve à Metlakatla. La Première Nation Metlakatla se compose de 21 réserves, qui couvrent une superficie d'environ 7 742 ha. Le territoire traditionnel de la Première Nation Metlakatla s'étend des îles côtières du détroit d'Hecate de l'est au lac Lakelse près de Terrace, la passe Portland et le passage Observatory marquant l'extrémité nord du territoire.
- **La Première Nation Kitsumkalum** se situe à 5 km à l'ouest de Terrace et a une population d'environ 802 membres. Environ 30 % des membres de la Première Nation Kitsumkalum habitent sur des terres de réserve, surtout dans la principale collectivité de la réserve Kitsumkalum 1. La Première Nation Kitsumkalum se compose de quatre réserves, qui représentent au total 597 ha, y compris une réserve à Port Essington cogérée avec la Première Nation Kitselas. Le territoire

traditionnel de Kitsumkalum englobe les zones autour de la rivière Kalum et des bassins versants du lac Lakelse, vers l'ouest le long du fleuve Skeena, jusqu'à la pointe de la rivière Ecstall, jusqu'à la côte et aux eaux marines, y compris vers le sud, le long du chenal Grenville, l'ouest après l'île Arthur et le nord jusqu'à la passe Portland.

- **La Première Nation Kitselas** a une population de 714 membres, dont environ 43 % habitent dans deux réserves : Réserve Kitselas 1 et réserve Kulspai 6. Ces réserves bordent le fleuve Skeena; la réserve 1 est juste à l'extérieur de Terrace, et la réserve 6 est dans le canyon Kitselas à l'est de Terrace. La Première Nation Kitselas a 10 réserves sur une superficie de 1 069 ha; une réserve (Port Essington) est gérée conjointement avec la Première Nation Kitsumkalum. La Zone de récolte marine de la Première Nation Kitselas englobe les eaux côtières de la pointe sud de l'île Banks jusqu'à la pointe nord de l'île Pearse.
- La **Nation Gitxaala** se trouve dans le village de Kitkatla sur l'île Dolphin dans le chenal Kitkatla, à environ 120 km à l'ouest de Kitimat et 55 km au sud de Prince Rupert. La nation Gitxaala a environ 2 064 membres, dont 21 % vivent dans le village de Lach Klan sur l'île Dolphin (également appelé Kitkatla ou « le Village ») (réserve île Dolphin 1). La Nation Gitxaala se compose de 21 réserves, qui représentent une superficie d'environ 1 885 ha. Le territoire traditionnel de la nation Gitxaala mesure une superficie d'un peu plus de 3 000 ha.
- **La Première Nation Gitga'at** est basée à Hartley Bay (réserves 4 et 4A) à environ 50 km au sud-ouest de Kitimat et 125 km au sud de Prince Rupert et a une population inscrite de 814 personnes. La Première Nation Gitga'at a 15 réserves; la superficie totale des terres de réserve est de 641,7 ha. Hartley Bay (réserve 4) est reconnue comme la collectivité d'attache et comporte environ 140 résidents. Le territoire revendiqué par la Première Nation Gitga'at englobe environ 7 500 kilomètres carrés (km<sup>2</sup>) et comprend le bas du chenal Douglas, Whale Channel, Wright Sound et Lewis Pass jusqu'à l'entrée Caamano sur la côte nord et du centre de la Colombie-Britannique.
- La **Nation Haida** se compose de deux bandes : le Conseil du village d'Old Masset ou village Haida, qui se trouve à 5 km au nord-ouest de Masset, et la mission de Skidegate, située au coin sud-est de l'île Graham à Haida Gwaii. Haida Gwaii se compose de deux îles principales, l'île Graham, plus au nord, et l'île Moresby au sud, ainsi qu'environ 150 petites îles; Haida Gwaii se trouve à environ 85 km à l'ouest de Prince Rupert. Le Conseil du village d'Old Masset a 27 réserves, recouvrant une superficie de 970 ha, et la mission de Skidegate a 11 réserves recouvrant une superficie de 842 ha. La nation Haida se compose d'environ 4 848 membres, dont 28 % vivent dans deux réserves : la réserve 1 de Masset et la réserve 1 de Skidegate.
- **Région 6 (Nation métisse de Prince Rupert et de son district de C.-B.)** : les membres peuvent accéder aux zones marines aux environs du projet pour des activités de pêche récréative, commerciale et autochtone.

#### 4.4.2 Planification de l'utilisation des terres et des eaux

Le site du projet se trouve dans les limites du district régional de Kitimat-Stikine, mais il n'est pas assujéti à un plan communautaire officiel ou à un règlement de zonage, ceux-ci étant souvent administrés par un district régional ou une municipalité.

La Nation Nisga'a a élaboré un plan d'occupation du sol qui établit les facteurs importants à considérer pendant la planification du projet, y compris le principe d'utilisation durable des ressources dans l'intérêt de toute la population Nisga'a. Un certain nombre de plans confidentiels d'utilisation des eaux ont également été élaborés pour les zones que traverseront les navires qui desserviront le projet.

#### 4.4.3 Terres fédérales, provinciales, de la Nation Nisga'a ou d'un autre pays

Le projet se situe sur les terres visées par les traités de la Nation Nisga'a. La zone de perturbation du projet ne recoupe pas de terres fédérales ou de terres à l'extérieur de la Colombie-Britannique ou du Canada. La proximité des terres fédérales, y compris les terres de réserve des Premières Nations, du site (jusqu'à 55 km) est indiquée au Tableau 3.

**Tableau 3 – Proximité du site et de terres visées par un traité et des terres fédérales**

Terres fédérales, régions et terres visées par un traité	Proximité du site (km)
<b>Zone du Traité</b>	
Réserve faunique du Nass de la nation Nisga'a	s.o. dans la zone
<b>Terres des traités</b>	
Terres de la Nation Nisga'a	11
<b>Terres visées par un traité</b>	
Terres de la Nation Nisga'a de la catégorie A (12)	0–52
Terres de la Nation Nisga'a de la catégorie B (6)	17–48
<b>Terres de réserve des Premières Nations</b>	
Maklaksadagmaks 42, Knames 45, Knames 46, Red bluff 88	20–30
Maklaksadagmaks 41, Ksadagmaks 43, Ksadsks 44, Me-yan-law 47, Spokwan 48, Spakels 17, Birnie Island 18	31–40
Finlayson Island 19, Union Bay 31, Carm Creek 38, Kateen River 39, Ksabasn 50, Ktamgaodzen 51, Knamadeek 52, Lax Kw'alaams 1, Tymgowzan 12	41–55
<b>Pêches et Océan Canada</b>	
Écloseries Kincolith CEDP	~ 15

#### **4.4.4 Contexte socioéconomique**

##### *4.4.4.1 Contexte régional*

###### [4.4.4.1.1 District régional de Kitimat-Stikine](#)

Le projet de Wil Milit se trouve dans le district régional de Kitimat-Stikine (DRKS). Le DRKS offre des services gouvernementaux à l'échelle locale dans une région de 100 000 km<sup>2</sup>, dans le nord-ouest de la C.-B., ce qui comprend la ville de Terrace, le village de Hazelton, les terres Nisga'a, les municipalités de district de Kitimat, de New Hazelton, et de Stewart, ainsi que les districts électoraux A, B, C (Parties 1 et 2), D, E et F, ainsi que 22 réserves autochtones. En 2021, la population du DRKS s'établissait à 37 790 personnes.

###### [4.4.4.1.2 District régional North Coast](#)

Une partie de la zone d'étude socioéconomique se trouve dans le district régional North Coast (**DRNC**), anciennement désigné comme le district régional Skeena-Queen Charlonne, qui dispose d'un territoire de 19 710 km<sup>2</sup> et comprend la ville de Prince Rupert, les villages de Masset, Queen Charlotte et Port Clements, ainsi que la municipalité de district de Port Edward, les circonscriptions électorales du DRNC A, C, D et E, et 8 réserves autochtones. En 2021, la population du DRNC s'établissait à 18 181 personnes.

##### *4.4.4.2 Contexte local*

###### [4.4.4.2.1 Nation Nisga'a](#)

La Nation Nisga'a comprend les villages de Gingolx, Gilwinksihlkw, Laxgalts'ap et Gillaxt'aamiks. En 2016, la population totale de ces quatre villages s'établissait à 1 690 personnes.

###### [4.4.4.2.2 Village de Gingolx](#)

Le village de Gingolx est situé dans le district régional Kitimat-Stikine (DRKS) et se trouve à environ 15 km à l'est du projet. En 2016, le village de Gingolx avait une population de 370 personnes.

###### [4.4.4.2.3 Ville de Prince Rupert](#)

La ville portuaire de Prince Rupert est une agglomération du district régional de la North Coast en C.-B. Elle se trouve à environ 80 km au sud du projet. Le territoire de la ville de Prince Rupert couvre une superficie totale de 66 km<sup>2</sup>. En 2021, la population de Prince Rupert était de 12 300 personnes.

###### [4.4.4.2.4 Ville de Terrace](#)

La ville de Terrace, située également dans le DRKS, se trouve à environ 120 km au sud-est du projet. Le territoire de la ville de Terrace couvre une superficie d'environ 57 km<sup>2</sup>. En 2021, la population de Terrace était de 12 017 personnes.

#### **4.4.5 Utilisation des terres et de l'eau**

Le projet se trouve à Wil Milit et est situé dans une région sauvage éloignée et, hormis une coupe d'arbres il y a plusieurs décennies, il a été utilisé principalement par les Nisga'a à des fins traditionnelles. Dans l'ensemble de la région, les activités côtières de coupe de bois et d'entreposage et de transport du bois coupé, d'exploitation minière régionale et d'expédition connexe des minerais à partir des installations

portuaires de Stewart, en Colombie-Britannique, et de transformation commerciale du poisson sont les seules utilisations industrielles actuelles dans cette partie de la côte de la Colombie-Britannique.

Les eaux marines de la région servent de voies de navigation maritime pour les usagers commerciaux, industriels, autochtones et récréatifs. Gingolx est relié à Terrace (C.-B.) par la route provinciale 113.

#### *4.4.5.1 Activités industrielles et commerciales actuelles*

Pendant longtemps, les transports industriels et commerciaux à destination et en provenance de la région de la passe Portland se faisaient au moyen de navires commerciaux traversant Wil Milit jusqu'aux installations portuaires à Stewart, en Colombie-Britannique ou à Hyder, en Alaska, ou pour approvisionner des camps de pêche et des campements historiques, pour transporter des billes sur l'eau (par exemple, des chalands de billes provenant de l'exploitation forestière commerciale) et vraisemblablement pour des stations baleinières des années passées. Des navires de pêche récréative, commerciale et autochtone passent également régulièrement par cette région maritime.

#### *4.4.5.2 Utilisations passées et actuelles des eaux*

Il n'y a pas d'utilisation connue des eaux de surface et souterraines à Wil Milit, sauf par les peuples autochtones qui utilisaient la région de Wil Milit par le passé. Une utilisation occasionnelle par d'autres utilisateurs maritimes de la baie Whiskey, par exemple, comme mouillage sûr, pourrait également être possible.

#### *4.4.5.3 Utilisations passées et actuelles des terres*

Le site est une ancienne réserve indienne (réserve 43) et peut être considéré comme inexploité, mais a fait l'objet de coupes de bois dans des zones à proximité du littoral il y a plusieurs décennies. Le site n'a pas d'antécédents d'autres aménagements, sauf sa fréquentation passée par des peuples autochtones.

#### *4.4.5.4 Utilisations passées et actuelles des eaux marines*

##### *4.4.5.4.1 Tourisme et loisirs*

En règle générale, le secteur du tourisme commercial maritime et les usagers récréatifs non commerciaux utilisent en été la zone de la passe Portland, de la passe Pearse et du passage Portland. Ces activités touristiques et récréatives jouissent généralement d'un accès libre et sans entraves aux passes Portland et Pearse.

##### *4.4.5.4.2 Pêche en mer*

La pêche en mer dans la zone vise habituellement toutes les espèces de saumon, de hareng, d'eulachon, de flétan, des crevettes, des bivalves et du crabe. Des plantes marines (algues) sont également récoltées.

La pêche commerciale par la Nation Nisga'a, les Nations autochtones de la région et des groupes non autochtones est un pilier de l'économie régionale locale. Les Nations autochtones effectuent des pêches commerciales, récréatives et autochtones dans le passage Portland, la passe Portland, la passe Pearse et le golfe Nasoga.

#### 4.4.6 Cadre patrimonial

Les lots de district 5431 et 7235 sont assujettis au chapitre 17 du traité avec la Nation Nisga'a (*Cultural Artifacts and Heritage*). La zone terrestre et maritime du nord de l'île Pearse est habitée par le peuple Nisga'a et d'autres peuples autochtones depuis des millénaires. L'application provinciale Remote Access to Archaeological Data fait état de nombreux sites archéologiques répertoriés dans cette région, et un grand nombre d'endroits sont réputés receler un fort potentiel de sites archéologiques.

#### 4.5 Études de référence

Un plan d'études de référence (**PER**) a été élaboré et mis en œuvre par le promoteur. Des relevés sur le terrain sont en cours pour déterminer la qualité de l'eau douce et recenser les poissons et leur habitat; pour évaluer l'acidification et l'eutrophisation; pour recenser les poissons et mammifères marins; pour évaluer la qualité de l'eau marine; pour recenser la faune, y compris les oiseaux marins et de rivage, les oiseaux de proie, les oiseaux chanteurs, les amphibiens et les ongulés et les carnivores; pour évaluer le sol; la végétation, y compris les plantes rares; les terres humides; les ressources patrimoniales; et la météorologie.

La collecte de données de référence sur les activités humaines et sociales comprendra des renseignements statistiques du Recensement de la population et de l'Enquête nationale auprès des ménages de Statistique Canada, ainsi que de l'information de deux enquêtes prévues auprès de la collectivité Nisga'a – une auprès des ménages et l'autre auprès des entreprises.

## **5 EFFETS BIOPHYSIQUES, HUMAINS ET SOCIOÉCONOMIQUES POSSIBLES DU PROJET**

### **5.1 Effets environnementaux, sociaux et économiques possibles du projet**

Les activités de construction, d'exploitation et de mise hors service du projet pourraient entraîner des effets sur les droits issus de traité avec la Nation Nisga'a, ainsi que des effets biophysiques (qualité de l'air, incidences acoustiques, eau de surface, eau souterraine, végétation, faune, poissons d'eau douce et ressources marines), en plus d'incidences sur les plans humains (social, économique, de la santé humaine et culturel). Un résumé des effets potentiels et des mesures d'atténuation a été fourni provisoirement et est présenté dans le Tableau 4. À mesure que le projet progresse dans le cadre du processus d'EE-EI, des mesures d'atténuation révisées ou s'ajoutant à celles présentées dans les sous-sections seront intégrées à la conception du projet.

L'EE-EI du projet présentera un examen des effets directs, indirects (c.-à-d. par une trajectoire d'effets) et cumulatifs. L'évaluation des effets cumulatifs examinera les effets résiduels environnementaux, sociaux et économiques, patrimoniaux et sanitaires découlant du projet, ainsi que les effets résiduels découlant d'activités et de projets passés, en cours et raisonnablement prévisibles dans chacune des zones d'évaluation régionale des composantes valorisées. Il pourrait s'agir entre autres de la construction d'installations portuaires maritimes, de projets pétroliers et gaziers et d'exploitation forestière. L'EE-EI fournira de l'information supplémentaire au sujet du recensement d'activités et de projets passés, présents et raisonnablement prévisibles.

Compte tenu de la proximité du projet par rapport à la frontière des États-Unis entre la Colombie-Britannique et l'Alaska, il est possible que certains effets, comme les émissions atmosphériques, entraînent un effet transfrontalier. La possibilité d'effets sur la qualité de l'air sera évaluée une fois que les conditions météorologiques seront mieux comprises. D'autres effets transfrontaliers potentiels comprennent le bruit sous-marin et au-dessus de l'eau.

Des effets sur les terres provinciales autres que la Colombie-Britannique ne sont pas prévus étant donné que la frontière provinciale la plus proche est la frontière entre la Colombie-Britannique et le Yukon, à environ 525 km au nord du site.

Page blanche

Tableau 4 – Effets possibles entre la phase du projet et les composantes environnementales et humaines

Tableau 4 – Effets possibles entre la phase du projet et les composantes environnementales et humaines			
Composante biophysique ou humaine	Description de l'activité du projet	Effet possible	Mesures d'atténuation établies au préalable
Qualité de l'air	En conséquence des sources d'émission des principaux contaminants atmosphériques (PCA) découlant des activités de construction et d'exploitation du projet, le projet pourrait augmenter les concentrations de polluants atmosphériques. Une augmentation des polluants atmosphériques pourrait avoir une incidence sur la santé humaine, acidifier les cours d'eau, la végétation et les sols et avoir des effets transfrontaliers jusqu'en Alaska. Compte tenu de l'isolement du site du projet, on ne prévoit pas des émissions directes au-dessus des seuils provinciaux ou nationaux risquant d'interférer avec des intérêts autochtones, l'environnement biophysique et/ou l'environnement humain.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation des concentrations de polluants atmosphériques</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Concevoir le projet pour le rendre totalement électrifié en obtenant une source d'électricité adéquate auprès du réseau de BC Hydro, ce qui entraînera une réduction considérable des PCA</li> <li>Suivre la <i>Flaring and Venting Reduction Guideline</i> (BC OGC 2021), qui vise à réduire et à atténuer les émissions atmosphériques des installations de GNL</li> <li>Mettre en œuvre une oxydation thermique (au lieu du torchage) des résidus de gaz acides des unités de transformation du gaz d'alimentation</li> <li>Mettre en œuvre des pratiques exemplaires de gestion pour la construction et l'exploitation, comme l'entretien régulier des machines et du matériel</li> </ul>
Émissions de GES	La transformation du GNL et l'utilisation du gaz naturel pour produire de l'électricité génèrent des émissions de GES. Le projet est conçu de manière à être alimenté par de l'électricité renouvelable fournie par le réseau de BC Hydro.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation des émissions de GES, y compris le dioxyde de carbone, le méthane, l'oxyde de diazote exprimés sous forme d'équivalent en dioxyde de carbone (éq.-CO<sub>2</sub>)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Achat de compensations carbone suffisantes pour neutraliser les émissions énergétiques dans une proportion équivalente à ce qui est prévu à plein rendement du réseau de BC Hydro</li> </ul>
Acoustique	Du bruit sera généré pendant la construction, l'exploitation et la mise hors service. Certains effets du bruit seront intermittents et de courte durée (par exemple, les activités de construction), tandis que d'autres seront continus (par exemple, exploitation des MLF).	<ul style="list-style-type: none"> <li>Niveaux de bruit accrus dans l'environnement acoustique, entraînant nuisance, irritation et perturbation du sommeil pour les gens</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Adopter un plan de gestion du bruit pour les activités de construction et d'exploitation</li> <li>Fournir des mécanismes de contrôle du bruit administratif ou technique pour les activités à fortes émissions de bruit</li> <li>Intégrer l'atténuation du bruit à la conception technique des MLF.</li> </ul>
Eaux de surface	La construction d'une infrastructure terrestre peut accroître l'érosion et accroître le dépôt de sédiments dans les cours d'eau et les terres humides, et les émissions atmosphériques pourraient acidifier les lacs. De plus, les sources d'eau douce à Wil Milit sont envisagées comme source d'approvisionnement pour la construction et l'exploitation.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Changement de la composition chimique et physique de l'eau de surface</li> <li>Changement de la quantité d'eau de surface</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Éviter les déversements des effluents du projet dans les cours d'eau, les terres humides ou les aquifères</li> <li>Déterminer la superficie et l'emplacement des composantes du projet sur le littoral de manière à éliminer ou à limiter, dans la mesure du possible : <ul style="list-style-type: none"> <li>Les cours d'eau permanents qui contiennent du poisson</li> <li>Les pentes escarpées</li> <li>Les terres humides</li> <li>Les zones riveraines</li> <li>Les affleurements rocheux à dynamiter</li> </ul> </li> <li>Élaborer et mettre en œuvre un plan de prévention de l'érosion et de contrôle des sédiments qui fait appel aux meilleures pratiques de l'industrie et à des mesures particulières compte tenu des conditions sur le site</li> <li>Élaborer et mettre en œuvre un plan de gestion des eaux pluviales et de l'infrastructure connexe (par exemple, un fossé de drainage ou une clôture anti-érosion)</li> </ul>

Tableau 4 – Effets possibles entre la phase du projet et les composantes environnementales et humaines

Tableau 4 – Effets possibles entre la phase du projet et les composantes environnementales et humaines			
Composante biophysique ou humaine	Description de l'activité du projet	Effet possible	Mesures d'atténuation établies au préalable
Eau souterraine	Des effets potentiels du projet sur l'eau souterraine sont associés à la dérivation de l'eau souterraine pour les besoins en eau du projet, le cas échéant.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Changement de la composition chimique et physique de l'eau souterraine en raison de l'apport en eau salée</li> <li>• Changement du régime de déversement de l'eau souterraine dans les terres humides et les cours d'eau, ainsi que de l'évacuation sous-marine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre hors service les forages d'exploration non fructueux en respectant les pratiques exemplaires énoncées dans le <i>Groundwater Protection Regulation</i> pour éviter de créer des voies d'écoulement artificielles et pour réduire le risque de contamination croisée confinant les horizons hydrostratigraphiques</li> </ul>
Poisson d'eau douce et son habitat	Le projet pourrait entraîner la détérioration, la perturbation ou la destruction de l'habitat du poisson d'eau douce pendant les activités de défrichage et la construction de composants terrestres, y compris les routes. En outre, il y a un risque de mortalité ou blessure des poissons à tous les stades de vie en raison des activités de construction.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modification de l'habitat du poisson</li> <li>• Modification de la santé, de la croissance, de la survie ou de la reproduction du poisson</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Éviter le déversement d'effluents du projet dans les cours d'eau ou les plans d'eau</li> <li>• Si des travaux s'imposent dans les cours d'eau, maximisez ces travaux pendant des périodes de planification à risque réduit selon la province et le gouvernement fédéral</li> <li>• Dans la mesure du possible, utiliser des ponts à portée libre traversant les cours d'eau où la présence de poissons a été confirmée</li> <li>• Élaborer et mettre en œuvre un plan de prévention de l'érosion et de contrôle des sédiments qui inclut les meilleures pratiques de l'industrie et des contrôles particuliers pour les conditions sur le site</li> <li>• Élaborer et mettre en œuvre un plan de gestion des eaux pluviales et de l'infrastructure connexe (par exemple, un fossé de drainage, une clôture anti-érosion, des étangs de décantation, etc.)</li> <li>• Si un canal d'amenée d'eau douce s'impose, installer des barrières physiologiques qui sont conformes aux critères de Pêches et Océans Canada (<b>MPO</b>) dans le document intitulé <i>Code de pratique provisoire : Grillages à poissons à l'entrée des petites prises d'eau douce</i></li> </ul>
Ressources marines	Le projet pourrait avoir une incidence sur les ressources marines en raison de la construction de l'infrastructure marine, des changements dans la qualité de l'eau, des effets acoustiques sous l'eau et des activités d'expédition maritime pendant la construction et l'exploitation. Les activités les plus risquées devraient inclure l'enfoncement de pieux par battage pour soutenir la construction de l'IDM et l'infrastructure d'amarrage des MLF dans les zones infratidales. De plus, pendant la construction et l'exploitation, il pourrait y avoir des effets liés à l'intensification du trafic maritime (par exemple, des collisions avec des navires, des perturbations sensorielles, des déversements accidentels, etc.) sur l'environnement marin	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modification de la qualité de l'eau</li> <li>• Modification de l'habitat</li> <li>• Modification du risque de blessure ou de mortalité des mammifères marins</li> <li>• Modification du comportement des mammifères marins par une perturbation sensorielle</li> <li>• Modification du risque de blessure ou de mortalité des poissons</li> <li>• Modification du comportement des poissons par des perturbations sensorielles</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Élaborer et mettre en œuvre un plan de prévention de l'érosion et de contrôle des sédiments pour limiter l'eau chargée de sédiments qui pénètre dans l'environnement marin, qui inclut les meilleures pratiques de l'industrie et des contrôles particuliers pour les conditions sur le site</li> <li>• Élaborer un Plan de gestion de l'environnement (<b>PGE</b>) axé sur le projet qui décrit les exigences de surveillance particulières liées à des activités particulières. Le PGE sera intégré aux contrats de construction.</li> <li>• Au besoin, la détérioration, la perturbation ou la destruction de l'habitat du poisson seront neutralisées par la création ou la restauration de l'habitat ou des mesures de mise en valeur. L'indemnisation sera élaborée avec la collaboration du gouvernement de Nisga'a Lisims et du MPO</li> <li>• Récupérer des poissons marins, au besoin, avant des activités particulières à haut risque d'écrasement et d'enfouissement.</li> <li>• Utiliser des méthodes de construction marine qui tiennent compte des effets néfastes potentiels sur la vie marine du bruit et de la vibration sous l'eau et qui visent à les réduire</li> </ul>

**Tableau 4 – Effets possibles entre la phase du projet et les composantes environnementales et humaines**

Tableau 4 – Effets possibles entre la phase du projet et les composantes environnementales et humaines			
Composante biophysique ou humaine	Description de l'activité du projet	Effet possible	Mesures d'atténuation établies au préalable
Végétation et terres humides	Des effets directs et indirects pourraient découler des activités et des composantes du projet, en particulier la préparation et le défrichage du site, mais aussi de la construction d'une infrastructure terrestre temporaire et permanente. Les effets directs comprennent la perte directe et la destruction de la végétation. Les effets indirects comprennent les effets lisière comme un changement des conditions de luminosité et d'humidité, un changement de l'hydrologie du sol après la préparation du site, un changement découlant de l'érosion et un changement attribuable à l'acidification ou à l'eutrophisation.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modification de l'abondance d'espèces de plantes d'intérêt</li> <li>• Modification de l'abondance ou de l'état de collectivités écologiques d'intérêt</li> <li>• Changement de fonctions des terres humides</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sélection et conception proactives du site des composantes du projet pour éviter ou limiter l'empiètement du projet sur les éléments suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Les terres humides</li> <li>○ Les zones riveraines</li> <li>○ Les cours d'eau à l'année, sauf à la traversée de ponts</li> <li>○ Les zones de végétation qui pourraient être traditionnellement utilisées par des citoyens Nisga'a</li> </ul> </li> <li>• Contrôle des sédiments et de l'érosion le long des routes, des servitudes de passage, des clôtures, etc. à l'intérieur du site</li> <li>• Utilisation des pratiques exemplaires pour réduire l'introduction ou la propagation de plantes envahissantes et de mauvaises herbes nuisibles</li> <li>• Marquer les limites de défrichage avant de préparer le site afin de garder les activités de défrichage dans l'empreinte désignée et loin des plantes et des collectivités écologiques qui nécessitent une protection</li> <li>• Sélection proactive du site des composantes sur le littoral pour éviter ou limiter la destruction des éléments suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Plantes ou collectivités écologiques sur la liste rouge ou la liste bleue</li> </ul> </li> </ul>
Faune et habitat de la faune	Une modification de l'habitat se produira directement, par la destruction ou la détérioration de la végétation ou de l'habitat marin et intertidal, et indirectement, par la perturbation sensorielle (par exemple, le bruit et les vibrations). Une modification du risque de mortalité peut survenir à cause des activités du projet pendant la construction et l'exploitation, comme le défrichage, l'utilisation de machines et de véhicules, l'éclairage et la présence humaine. Le risque de mortalité découlant du défrichage est particulièrement susceptible de toucher les oiseaux nicheurs et les petites espèces moins mobiles comme les petits mammifères, les amphibiens et les reptiles. La modification des déplacements comprend l'entrave aux déplacements de la faune en raison d'obstacles physiques (par exemple, des immeubles, des routes ou des clôtures), d'une perturbation sensorielle ou de la destruction de la végétation.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modification de l'habitat</li> <li>• Modification du risque de mortalité</li> <li>• Modification des déplacements</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Localiser les composantes du projet sur le littoral de manière à éviter des zones fauniques importantes, dans la mesure du possible</li> <li>• Éviter le défrichage et la perturbation de la végétation pendant la période de nidification principale (c.-à-d. du 11 avril au 8 août) <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Lorsqu'un défrichage ou une perturbation de la végétation s'impose pendant la période de nidification principale, un inventaire d'oiseaux nicheurs avant la perturbation sera effectué par un professionnel qualifié</li> <li>○ Si un nid actif d'oiseau est découvert, une zone tampon sera aménagée autour du nid avec la collaboration d'un professionnel qualifié</li> </ul> </li> <li>• Mettre en œuvre une zone tampon de 100 m autour des nids actifs d'aigles à tête blanche et de grands hérons. Si des travaux doivent se produire dans cette zone tampon, le projet consultera FLNRORD</li> <li>• Éviter de faire des travaux dans un périmètre de 30 m des terres humides pendant la période de reproduction et de dispersion des amphibiens (autour d'avril à septembre)</li> <li>• Récupérer des amphibiens ou mettre en œuvre des mesures d'atténuation supplémentaires (avec la collaboration d'un professionnel qualifié), si des travaux doivent être effectués dans un périmètre de 30 m de terres humides pendant la période de reproduction et de dispersion des amphibiens</li> <li>• Réduire l'éclairage artificiel s'il est sécuritaire et pratique de le faire. Des déflecteurs ou des écrans pourraient être installés pour réduire les effets de l'éclairage sur la faune</li> <li>• Élaborer et mettre en œuvre un plan de gestion des déchets pour gérer les déchets et d'autres substances attrayantes</li> </ul>

**Tableau 4 – Effets possibles entre la phase du projet et les composantes environnementales et humaines**

Tableau 4 – Effets possibles entre la phase du projet et les composantes environnementales et humaines			
Composante biophysique ou humaine	Description de l'activité du projet	Effet possible	Mesures d'atténuation établies au préalable
Emploi et économie	La construction du projet créera des possibilités d'emploi pour les résidents, y compris les habitants du territoire Nisga'a, de Prince Rupert, de Port Edward, de Terrace et des collectivités autochtones voisines. Des contrats locaux d'acquisition et d'approvisionnement pourraient également fournir des possibilités d'emploi indirectes aux résidents de la région. Il pourrait s'agir de la fourniture d'eau potable, de nourriture, de diesel, de bois d'œuvre et de matériaux de construction et de contrats pour les transports maritimes ou routiers d'ouvriers, de matériaux, de fournitures et d'équipement.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modification de l'emploi régional</li> <li>• Modification des entreprises régionales</li> <li>• Modification de l'économie provinciale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En collaboration avec les collectivités autochtones, évaluer les effets potentiels du projet sur l'autoroute 113</li> <li>• Stratégies d'approvisionnement pour faciliter la participation économique des fournisseurs, entrepreneurs et fournisseurs de services régionaux, britannico-colombiens et canadiens dans cet ordre de priorité</li> <li>• Stratégies relatives à la main-d'œuvre visant à faire appel à l'effectif résidant en Colombie-Britannique ou au Canada pour construire ces composantes du projet construit au Canada</li> <li>• Offrir des possibilités de contrats d'approvisionnement pour les opérations aux fournisseurs régionaux, en misant sur les entreprises autochtones, dans la mesure du possible</li> </ul>
Utilisation maritime	L'installation des travaux du projet, y compris les jetées maritimes, l'IDM et les MLF, peut entraver la navigation aux alentours du site. Augmentation du trafic maritime lié à la construction et à l'exploitation de l'installation des MLF et risque d'interférence du trafic maritime avec les activités de pêche. Effets potentiels sur les possibilités touristiques et récréatives en raison de la modification de l'esthétisme et de l'éclairage.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modification de la navigation maritime</li> <li>• Modification des pêches maritimes et des autres utilisations</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sélection du site du plan d'eau qui bénéficie de l'appui du gouvernement de Nisga'a Lisims et qui évite les principales zones de pêche.</li> <li>• Installer des aides à la navigation appropriées</li> <li>• Mettre en œuvre des plans de sécurité maritime et de mesures d'urgence</li> <li>• Éviter, dans la mesure du possible, de diriger l'éclairage sur l'environnement maritime</li> <li>• Concevoir l'éclairage de manière à fournir la quantité requise de luminosité au besoin, afin de réduire au minimum l'éclairage de l'ensemble de la zone</li> </ul>
Infrastructure et services	En raison de son emplacement isolé, qui n'est pas directement raccordé à un réseau routier, le projet aura un potentiel limité d'interagir avec les fournisseurs de l'infrastructure et des services des collectivités adjacentes. Étant donné que la main-d'œuvre sera physiquement isolée des collectivités voisines, le risque d'interactions néfastes entre les travailleurs et ces collectivités est limité. Certaines demandes supplémentaires modestes pourraient être imposées à l'infrastructure régionale d'urgence (par exemple, les services de l'hôpital local et de la Gendarmerie royale du Canada).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modification de l'infrastructure et des services</li> <li>• Modification de la disponibilité des logements</li> <li>• Modification de l'infrastructure de transport</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Héberger les travailleurs du projet dans un hôtel flottant indépendant sur le site</li> <li>• Préparer des plans de gestion des déchets qui prévoient l'élimination des déchets dangereux et non dangereux, ainsi que le recyclage</li> <li>• Fournir de l'équipement d'intervention d'urgence approprié, comme de l'équipement de lutte contre les incendies sur le site</li> <li>• Préparer et mettre en œuvre des plans d'intervention d'urgence</li> <li>• Fournir des installations médicales appropriées et du personnel pendant la construction et l'exploitation</li> </ul>

Tableau 4 – Effets possibles entre la phase du projet et les composantes environnementales et humaines

Tableau 4 – Effets possibles entre la phase du projet et les composantes environnementales et humaines			
Composante biophysique ou humaine	Description de l'activité du projet	Effet possible	Mesures d'atténuation établies au préalable
Ressources patrimoniales	Les activités de perturbation du sol et de coupe d'arbres associées au projet pourraient entraîner des effets néfastes sur le patrimoine en conséquence de la détérioration, de la perturbation ou de la destruction de ressources archéologiques ou patrimoniales.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perte d'information sur le contenu ou le contexte du site ou détérioration de cette information</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Confirmer les sites archéologiques connus à fort potentiel dans les zones où le projet s'attend à faire des travaux sur le littoral et dans les zones intertidales</li> <li>• Avoir une incidence sur les caractéristiques archéologiques et patrimoniales uniquement avec l'approbation du gouvernement de Nisga'a Lisims</li> <li>• Élaborer et mettre en œuvre un protocole sur les découvertes fortuites approuvé par le gouvernement de Nisga'a Lisims dans l'éventualité où une construction terrestre ou maritime révélerait un artéfact archéologique ou patrimonial ou un fossile inconnu jusque là</li> <li>• Mettre en œuvre des dispositions de contrat de construction avec des sous-traitants en construction terrestre et maritime qui intègrent la protection des sites et artéfacts archéologiques et patrimoniaux dans le cadre du projet</li> </ul>
Santé humaine	La santé humaine peut être altérée par l'exposition au bruit, à l'inhalation de contaminants dans l'air et à l'ingestion de contaminants dans la nourriture traditionnelle (par exemple, les plantes et les fruits de mer traditionnels) et l'eau potable. La santé humaine peut également être altérée en conséquence d'un changement de l'accès aux aliments traditionnels dans une perspective de sécurité alimentaire. On déterminera les effets potentiels du projet sur la santé humaine en cernant les modes d'exposition des personnes à des contaminants environnementaux.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modification de la santé humaine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Élaborer un PGE qui décrira la construction du projet, les opérations et la mise hors service, les déchets, les émissions et l'évaluation d'effluents traités en collaboration avec le gouvernement de Nisga'a Lisims et, s'il y a lieu, les Nations autochtones de la région</li> <li>• La surveillance environnementale pour favoriser la conformité des permis devrait être une exigence réglementaire</li> <li>• Redirection des déchets solides de l'installation vers des programmes de recyclage et de réutilisation, dans la mesure du possible</li> <li>• Les déchets dangereux seront répertoriés, stockés et transportés par barge de façon sécuritaire en vue d'être acheminés vers des installations appropriées et autorisées de gestion de déchets dangereux</li> </ul>
Peuples autochtones	Le projet pourrait avoir une incidence sur les conditions sanitaires, sociales et économiques des Nations autochtones en modifiant l'accès à la mer et aux ressources halieutiques marines, en modifiant la capacité de chasser et de récolter des aliments traditionnels (espèces marines et terrestres) et en modifiant ou en entravant les activités économiques telles que le guidage, le tourisme et les loisirs marins.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Patrimoine physique et culturel par des changements au site à la suite de défrichements et de perturbations du sol qui pourraient altérer des sites archéologiques ou patrimoniaux ou des sites d'importance culturelle.</li> <li>• Utilisation actuelle des terres et des ressources à des fins traditionnelles, du fait d'un changement dans l'accès aux ressources à la suite de l'élimination des ressources par le biais des activités du projet ou d'un changement dans la capacité ou le désir d'accéder aux terres et aux ressources en raison de la présence de l'infrastructure et des activités du projet.</li> <li>• Structure, emplacement ou chose d'importance historique, archéologique, paléontologique ou architecturale par suite de modifications apportées au site à la suite de défrichements et de perturbations du sol.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les responsables du projet collaboreront avec des Nations autochtones en vue d'évaluer et d'analyser les effets potentiels du projet sur leurs capacités de maintenir leurs pratiques traditionnelles et culturelles</li> <li>• Les responsables du projet collaboreront avec les Nisga'a pour veiller à ce que les études de référence sur le site pour la végétation englobent les plantes ayant une importance culturelle</li> <li>• Offrir des occasions à chaque nation autochtone de participer aux études de référence en 2022</li> <li>• Les responsables du projet collaboreront avec les Nations autochtones et les gouvernements fédéral et provincial pour mettre en œuvre une EE-EI qui évaluera et analysera les effets potentiels du projet sur les droits et le titre revendiqués par les Autochtones. Il s'agira entre autres de collaborer à l'élaboration de plans d'atténuation, de gestion et de surveillance afin de composer avec les effets négatifs potentiels qui ne peuvent pas être évités.</li> </ul>

Page blanche

## 5.2 Effets possibles en ce qui concerne les exigences de la *Loi sur l'évaluation d'impact*

L'article 19 du Règlement sur les renseignements et la gestion des délais exige l'évaluation des effets potentiels des activités du projet comme suit :

Le poisson et son habitat comme le définit le paragraphe 2(1) de la *Loi sur les pêches* – le projet pourrait avoir un impact sur le poisson et son habitat comme le définit la *Loi sur les pêches* en conséquence de :

- La détérioration, la perturbation et la destruction de l'habitat du poisson associées aux activités de construction et d'exploitation du projet;
- La mortalité ou les blessures possibles du poisson (y compris les mammifères marins) et/ou des œufs de poisson associées aux activités de construction du projet et au déplacement de gros navires à destination et en provenance du terminal maritime;
- La perturbation sensorielle ou l'atteinte auditive associées au bruit sous l'eau causé par les travaux de construction de l'infrastructure du terminal maritime.

Les espèces aquatiques telles que définies au paragraphe 2(1) de la *Loi sur les espèces en péril (LEP)* – le projet pourrait avoir un impact sur des espèces aquatiques telles que définies par la LEP en conséquence de ce qui suit :

- Perturbation sensorielle ou atteinte auditive entraînant des changements comportementaux associés au bruit sous l'eau causé pendant les travaux de construction de l'infrastructure du terminal maritime;
- Ombrage ou débroussaillage de la végétation intertidale ou infratidale associés à la construction de l'infrastructure du terminal maritime;
- Mortalité ou blessures associées à l'impact physique découlant des activités de construction (notamment par l'action des machines ou le recouvrement de sédiments).

Les oiseaux migrateurs tels que définis au paragraphe 2(1) de la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs* – le projet pourrait avoir un impact sur les oiseaux migrateurs :

- Changements des habitudes de déplacement des oiseaux migrateurs associés à la recrudescence du trafic maritime de gros navires;
- Perte ou détérioration de l'habitat sur le littoral associé aux activités de construction et d'exploitation du projet;
- Risque accru de mortalité associé aux activités de construction et d'exploitation du projet.

Page blanche

## 6 CONTEXTE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

### 6.1 Traité Nisga'a

La Nation Nisga'a est une nation autochtone autonome. Comme le stipule le traité avec la Nation Nisga'a, la Nation Nisga'a détient et contrôle des parcelles de territoire dans la région du Nass, y compris : Les terres Nisga'a et les terres Nisga'a en fief simple (les deux catégories étant définies dans le traité avec la Nation Nisga'a). Le site se situe sur les terres en fief simple de catégorie A. Les terres de catégorie A comprennent le littoral marin et/ou les côtes d'estuaire. La Nation Nisga'a détient les ressources de surface et du sous-sol des terres de catégorie A.

La Nation Nisga'a a des droits et des intérêts protégés par la constitution dans la région du Nass et la réserve faunique du Nass (comme le stipule le traité avec la Nation Nisga'a), y compris les droits de gestion et l'exploitation des pêches dans une zone d'une superficie d'environ 26 000 km<sup>2</sup> et les droits de gestion et d'exploitation de la faune dans une zone d'une superficie d'environ 16 000 km<sup>2</sup>. Le chapitre 10 du traité avec la Nation Nisga'a stipule explicitement ce qui suit aux points 8 (e) et 8 (f) :

8 (e) évaluer si le projet peut être raisonnablement susceptible d'avoir des effets environnementaux négatifs sur les résidents des terres Nisga'a, les terres Nisga'a ou les intérêts Nisga'a indiqués dans cet accord et, s'il y a lieu, faire des recommandations pour prévenir ou atténuer ces effets;

8 (f) évaluer les effets du projet sur le bien-être économique, social et culturel actuel et futur des citoyens Nisga'a qui sont susceptibles d'être touchés par le projet.

L'EE-EI du projet doit respecter les exigences du chapitre 10 du traité avec la Nation Nisga'a. Conformément aux paragraphes 8(e) et 8(f) du chapitre 10 du traité avec la Nation Nisga'a, l'EE-EI d'un projet proposé doit évaluer :

- Si le projet peut être raisonnablement susceptible d'avoir des effets environnementaux négatifs sur les résidents, les terres et les intérêts de la nation Nisga'a, ces derniers étant indiqués dans le traité avec la Nation Nisga'a et, s'il y a lieu, faire des recommandations pour prévenir ou atténuer ces effets
- Les effets du projet sur le bien-être économique, social et culturel actuel et futur des citoyens de la nation Nisga'a qui sont susceptibles d'être touchés par le projet

Le promoteur du projet entreprendra une évaluation exhaustive des effets du projet sur les droits issus du traité avec la Nation Nisga'a, y compris les conséquences sociales et économiques potentielles sur le peuple Nisga'a, notamment ses valeurs économiques, sociales, patrimoniales ou sanitaires délicates ou vulnérables qui pourraient être perturbées par le projet, conformément aux paragraphes 8(e) et 8(f) du chapitre 10 du traité avec le peuple Nisga'a. L'évaluation en vertu du chapitre 10 sera réalisée dans le cadre de l'EE-EI.

## 6.2 Évaluation environnementale provinciale

Le projet peut faire l'objet d'un examen et d'une décision ministérielle en vertu de la BC EAA 2018, puisqu'il dépasse plusieurs des seuils (déclencheurs) indiqués dans le *Reviewable Projects Regulation*, pour :

- **Les projets d'énergie** – Le projet comprendra des usines au gaz qui transformerait le gaz naturel en électricité dépassant le seuil de 50 mégawatts (MW).
- **Les projets liés au pétrole et au gaz naturel** – La capacité d'entreposage de GNL du projet dans chacun des MLF devrait se chiffrer à environ 225 000 m<sup>3</sup>, dépassant le seuil de 136 000 m<sup>3</sup>.
- **Les projets de gestion des eaux** – La construction des MLF et de l'infrastructure d'amarrage de barge devrait entraîner des perturbations physiques directes de plus de 2 ha d'une combinaison de terres intertidales et submergées, dépassant le seuil de  $\geq 2$  ha pour les projets de modification de la berge

## 6.3 Évaluation d'impact fédérale

Le projet nécessitera une décision relative à l'étude d'impact en vertu de la LEI, puisqu'il atteint ou dépasse les seuils (déclencheurs) pour trois critères dans le *Règlement sur les activités concrètes* :

- **Projets liés au pétrole, au gaz et à d'autres combustibles fossiles** – Le projet intégrera des usines temporaires d'électricité thermique brûlant le gaz naturel pour créer de l'électricité, au-delà du seuil de 200 MW à l'article 30 de l'annexe du Règlement.
- **Les projets liés au pétrole, au gaz et à d'autres combustibles fossiles** – La capacité d'entreposage de GNL du projet dans chacun des MLF devrait se chiffrer à environ 225 000 m<sup>3</sup>, dépassant le seuil de 136 000 m<sup>3</sup> en vertu de l'article 37(d) de l'annexe du Règlement.
- **Transports** – Le projet nécessitera la construction et l'exploitation d'un nouveau terminal maritime conçu pour accueillir des TGNL dépassant le seuil de 25 000 tonnes de port en lourd en vertu de l'article 52 de l'annexe du Règlement.

Le 6 août 2021, conformément au principe « un projet, une évaluation », BC EAO a demandé la substitution du projet en vertu de l'Entente de collaboration relative à l'évaluation d'impact entre le Canada et la Colombie-Britannique en vue d'éviter le recoupement.

Le 25 octobre 2021, le promoteur a demandé l'interruption de la limite de temps de 180 jours pour le stade de la planification du processus fédéral. Le processus reprendra dès que la DDP et la réponse au Résumé conjoint des enjeux et activités de mobilisation (RCEAM) seront acceptées par l'Agence.

### 6.3.1 Évaluation stratégique des changements climatiques

En 2020, la nécessité d'une évaluation stratégique des changements climatiques (ESCC) a été établie, afin de permettre une prise en compte uniforme, prévisible, efficace et transparente des changements climatiques tout au long des évaluations d'impacts fédérales (ECCC 2020b). En vertu des ESCC, comme en fait foi la version préliminaire du Guide technique relatif à l'évaluation stratégique des changements climatiques, les promoteurs de projets doivent :

- Présenter de l'information sur les GES et les changements climatiques en ce qui concerne leur projet à chaque étape d'une EI fédérale
- Fournir un plan crédible qui décrit comment leur projet atteindra zéro émission nette d'ici 2050 (pour les projets dont les opérations sont prévues au-delà de 2050).

### 6.4 Autres approbations provinciales et fédérales

Des approbations, autorisations ou permis provinciaux et fédéraux seront requis pour autoriser l'exportation de GNL du Canada. Si le projet est approuvé, des autorisations, approbations et permis supplémentaires seront requis pour la construction et les opérations maritimes et terrestres. Le projet sera également assujéti aux conditions du bail pour le site du gouvernement de Nisga'a Lisims. BC OGC est l'instance réglementaire qui autorise la mise en service et les opérations des installations de GNL en Colombie-Britannique.

Une liste préliminaire des décisions, permis, autorisations et approbations anticipées en matière d'évaluation environnementale et d'évaluation des impacts pour ce qui est des trois principales phases du projet apparaissent au Tableau 5.

### 6.5 Conventions internationales qui s'appliquent entre la Colombie-Britannique et l'Alaska

Le site se trouve dans un rayon de 2 km de la frontière entre la Colombie-Britannique et l'Alaska. Un protocole d'entente et accord de coopération (PE) entre l'état de l'Alaska et la province de la Colombie-Britannique a été signé par le gouverneur de l'Alaska et le premier ministre de la Colombie-Britannique en 2015. Certaines parties de ce PE pourraient s'appliquer à ce projet :

- Protection des eaux transfrontalières
- Partage de pratiques exemplaires sur le perfectionnement et la formation des effectifs
- Amélioration de la fiabilité et de la sécurité du transport maritime
- Renforcement de l'aide réciproque et de l'intervention en matière de gestion des urgences
- Promotion de la croissance continue des liaisons de transport existantes et accrues
- Examen d'autres domaines d'action concertée

L'annexe 1 du PE comprend une *Déclaration de collaboration sur la protection des eaux transfrontalières (DdC)* entre le Department of Environmental Conservation, Fish and Game et le Department of Natural Resources de l'état de l'Alaska et le Ministry of Environment and Energy and Mines de la Colombie-Britannique. La DdC mentionne explicitement la nation Nisga'a, une évaluation environnementale et l'autorisation de processus et d'autres questions.

### **6.5.1 Accord Canada-États-Unis sur la qualité de l'air**

Le projet respectera l'article V de l'Accord Canada-États-Unis sur la qualité de l'air. Le projet suivra le modèle d'émissions atmosphériques de l'Accord et, si une migration transfrontalière des émissions du projet est prévue, il mobilisera les organismes de réglementation concernés du gouvernement fédéral des États-Unis et de l'État de l'Alaska et s'efforcera d'atténuer la migration transfrontalière au moyen de solutions techniques dans la mesure du possible.

## **6.6 Politiques provinciales et fédérales**

### **6.6.1 Lois et politiques sur la gestion des GES**

Les émissions de GES de l'industrie sont surveillées par les gouvernements provinciaux et fédéral au Canada. À l'échelle fédérale, les émissions de GES sont déclarées par le biais du programme de déclaration des GES en vertu de l'article 46 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* (~~Gouvernement du Canada, 1999~~). Les émissions de GES en Colombie-Britannique sont également déclarées en vertu de la *Greenhouse Gas Industrial Reporting and Control Act (GGIRCA; GoBC 2014)* et son règlement connexe. Les deux lois stipulent que les installations industrielles doivent déclarer leurs émissions annuelles de GES si elles émettent plus de 10 000 t d'éq.-CO<sub>2</sub> par année ou si elles satisfont à d'autres critères précis. Ces rapports annuels sont alors inclus dans les répertoires provinciaux et nationaux de GES.

De plus, il y a des engagements climatiques et des objectifs de réduction des GES à l'échelle fédérale et provinciale. À l'échelle fédérale, le *Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques* s'engage à réduire les émissions nationales de GES de 30 % au-dessous des niveaux de 2005 d'ici 2030.

Les objectifs de réduction des objectifs de GES en Colombie-Britannique sont légiférés en vertu de la *Climate Change Accountability Act* (auparavant la *Greenhouse Gas Reductions Target Act*) (~~GoBC 2007~~). Les objectifs de réduction des gaz à effet de serre sont établis à 40 %, 60 % et 80 % au-dessous des niveaux d'émissions de GES de 2007 d'ici 2030, 2040 et 2050 respectivement. Il y a également un objectif provisoire de 16 % d'ici 2025. De plus, le ministre a établi des objectifs sectoriels pour les transports, l'industrie, le pétrole et le gaz et les bâtiments et les collectivités.

## **6.7 Financement fédéral**

Le projet ne devrait pas nécessiter le recours au financement fédéral ou à des terres fédérales.

## **6.8 Planification de l'évaluation environnementale**

Le calendrier provisoire pour l'EE-EI et l'étape de l'autorisation est indiqué au Tableau 6.

**Tableau 5 – Autorisation anticipée par phase du projet**

PHASE I. Autorisations susceptibles d'être exigées au cours de la période précédant l'EE et l'EI, jusqu'au moment de la décision concernant l'EE et l'EI, y compris la décision	PHASE II. Autorisations susceptibles d'être exigées pour amorcer les activités après des décisions favorables en matière d'EE-EI	PHASE III. Autorisations de construction susceptibles d'être exigées (après l'IB + 2 à 4 ans)
<p><b>Travaux de débroussaillage sur les hautes terres du site, forages géotechniques sur les hautes terres et dans les eaux marines, échantillonnage de la faune et du poisson – collecte, études archéologiques, collecte et identification d'objets façonnés, décisions d'EE-EI</b></p>	<p><b>Préparation du site et amélioration du terrain, travaux sur les ponts et ponceaux des chemins du site, défrichage, premiers travaux dans la zone marine (quai pour les barges, hôtel flottant)</b></p>	<p><b>Construction des installations permanentes sur les hautes terres, services publics à l'extérieur du site, gazoduc d'embranchement et d'alimentation, travaux du terminal maritime</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Autorisations d'exploitation de la ressource de BC OGC et du gouvernement Nisga'a Lisims (NLG) – Permis d'utilisation de la ressource aux fins de recherche</li> <li>▪ Direction des services archéologiques – Évaluation d'impact sur les ressources archéologiques</li> <li>▪ MPO – <i>Loi sur les pêches</i> – Permis de pêche et de capture du poisson – espèces de mer et d'eau douce             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ministère FOR – Autorisations en vertu de <i>Wildlife Act</i> – Permis pour prélever des échantillons de poissons et d'amphibiens</li> </ul> </li> <li>▪ BC EAO – Certificat d'EE</li> <li>▪ Organisme – Déclaration de décision sur un impact</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ BC OGC – Permis d'installation de GNL</li> <li>▪ Ministère FOR ou BC OGC – Concession à bail de plan d'eau à Wil Milit</li> <li>▪ BC OGC – Article 10 du <i>Water Sustainability Act</i> – Approbation d'utilisation de courte durée et/ou Approbation en vertu de l'article 11, modification d'un cours d'eau ou de ses approches</li> <li>▪ Approbation du Northern Health Authority (NHA) concernant l'hôtel flottant – hébergement temporaire de travailleurs de la construction</li> <li>▪ LGN – Marque de boisé privé</li> <li>▪ NLG – Permis de brûlage</li> <li>▪ Ministère FOR – Permis d'utilisation de l'eau ou de l'eau souterraine – <i>Water Sustainability Act</i> – [possiblement]</li> <li>▪ Autorisation de rejet d'effluents (pour des travaux temporaires, y compris le rejet des eaux pluviales, au besoin)</li> <li>▪ MPO, Autorisation en vertu de la <i>Loi sur les pêches</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Transports Canada, Programme de protection de la navigation – Ordonnance et/ou approbation</li> <li>▪ NHA – Permis de construction d'ouvrages d'adduction d'eau – permanents</li> <li>▪ Ministère FOR – Permis d'utilisation de l'eau ou de l'eau souterraine – <i>Water Sustainability Act</i> – [possiblement]</li> <li>▪ Ministère FOR – Autorisations en vertu de <i>Wildlife Act</i> – Permis de prélèvement d'échantillons de poissons et d'amphibiens - [possiblement]</li> <li>▪ NHA – Permis d'exploitation d'un système d'adduction d'eau – permanent</li> <li>▪ BC ENV – Registre municipal des eaux usées</li> <li>▪ BC OGC – Autorisation de construction</li> <li>▪ TSBC – Approbation du plan de sécurité du matériel</li> <li>▪ Transports Canada Permis de dégagement d'obstacle</li> <li>▪ BC OGC – Autorisation(s) de rejet dans l'atmosphère et dans l'eau</li> </ul>

**Tableau 5 – Autorisation anticipée par phase du projet**

PHASE I. Autorisations susceptibles d’être exigées au cours de la période précédant l’EE et l’EI, jusqu’au moment de la décision concernant l’EE et l’EI, y compris la décision	PHASE II. Autorisations susceptibles d’être exigées pour amorcer les activités après des décisions favorables en matière d’EE-EI	PHASE III. Autorisations de construction susceptibles d’être exigées (après l’IB + 2 à 4 ans)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MPO, approbation d’un plan conceptuel de mesures compensatoires concernant l’habitat</li> <li>• Programme de protection de la navigation de Transports Canada – Avis de travaux</li> <li>• BC ENV – Usine à béton</li> </ul>	<p><b>Après les travaux d’IB, soit environ 4 ans :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Inspections et classification du MLF du gouvernement fédéral</li> <li>▪ BC OGC – Autorisation d’exploitation</li> </ul>

**ABRÉVIATIONS:**

Agency TSBC – Technical Safety BC

Transport Canada NAV CAN – Navigation Canada, organisme qui relève de Transports Canada

PPN de Transports Canada – Programme de protection de la navigation

NHA – Northern Health Authority

**Tableau 6 – Calendrier provisoire pour les étapes de l’EE-EI et de l’autorisation**

Plan de travail de Ksi Lisims LNG* (mis à jour le 1 <sup>er</sup> décembre 2021)			2021				2022				2023				2024	
Étapes réglementaires <sup>1</sup>	Activité	Dates	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2
	Mobilisation	En cours														
<b>Mobilisation rapide</b>	Description initiale du projet et Plan de mobilisation approuvés par BC EAO	<b>Le 16 juillet 2021</b>														
	Début de l’étape de la planification fédérale	<b>Le 21 juillet 2021</b>														
	BC EAO demande une substitution à l’Agence	<b>Le 6 août 2021</b>														
	Présentation d’une ébauche de description détaillée du projet	<b>Le 9 février 2022</b>														
	Dépôt de la description détaillée du projet <sup>2</sup>	<b>Le 25 avril 2022</b>														
<b>Préparation à l’EE</b>	Avis de décision (BC EAO, discrétionnaire)	<b>Le 1<sup>er</sup> juillet 2022</b>														
	L’Agence fait une détermination en fonction de l’étude d’impact	<b>Le 1<sup>er</sup> juillet 2022</b>														
<b>Planification du processus</b>	Le ministre fédéral prend une décision concernant la substitution en vertu de l’article 31	<b>Le 16 juillet 2022</b>														
	Décret de processus (BC EAO)	<b>Le 3 novembre 2022</b>														
<b>Élaboration de la demande</b>	Examen par les Nations autochtones de l’ébauche des chapitres d’EE-EI et des rapports de données	<b>De juin à décembre 2022</b>														
	Présentation de la demande d’EE-EI	<b>Le 9 janvier 2023</b>														
	Examen et révision de la demande d’EE-EI	<b>De janvier à juillet 2023</b>														
	Acceptation de l’EE-EI révisée	<b>Le 28 août 2023</b>														

**Tableau 6 – Calendrier provisoire pour les étapes de l’EE-EI et de l’autorisation**

Plan de travail de Ksi Lisims LNG* (mis à jour le 1 <sup>er</sup> décembre 2021)			2021				2022				2023				2024	
<b>Recommandation</b>	Examen de l’EE et des recommandations	Du 29 août 2023 au 25 janvier 2024														
	Rapport d’évaluation final	Le 29 janvier 2024														
<b>Décision</b>	Énoncé de décision de BC EAA, CEE et LEI	Le 28 février 2024														
<b>Octroi de permis</b>	Principaux permis : BC OGC, MPO, Transports Canada	2023-T1 2024														
<b>Décision finale d’investissement</b>		T2 2024														

REMARQUES :

\*Le plan de travail suppose que la substitution est accordée

<sup>1</sup>D’après les étapes réglementaires de BC EAA. Pourrait différer des étapes de la LEI.

<sup>2</sup>Demande d’interruption du processus fédéral probablement requise pour harmoniser les étapes de planification fédérales et provinciales. Il s’ensuivrait un retard de la présentation de la DDP à l’Agence.

## 7 MOBILISATION DES NATIONS AUTOCHTONES

Le projet reconnaît l'importance d'une mobilisation des Nations autochtones rapide et fructueuse et s'efforce d'établir et de maintenir des relations mutuellement respectueuses avec les Nations autochtones participant au projet.

### 7.1 Mobilisation et consultation des Nations autochtones

Le projet est élaboré en partenariat avec la Nation Nisga'a. Le site se trouve sur des terres de catégorie A, détenues en fief simple par la Nation Nisga'a et dans la région du Nass, où la Nation Nisga'a a des droits et des intérêts visés par des traités et protégés par la constitution, comme le stipule le traité Nisga'a. L'accès à l'eau des environs pour exercer les droits et des intérêts visés par des traités est offert à la Nation Nisga'a et à d'autres Nations autochtones.

Le projet a entrepris de mobiliser les nations et groupes autochtones régionaux par les moyens suivants :

1. Mobilisation entre les nations sous la direction de la Nation Nisga'a
2. Consultations techniques sous la direction de l'équipe de projet du promoteur, avec des représentants de chaque nation/groupe autochtone

À ce jour, des consultations ont été faites avec les Nations autochtones suivantes :

- Gouvernement de Nisga'a Lisims (GNL)
- Bande Lax Kw'alaams
- Première Nation Metlakatla
- Première Nation Kitsumkalum
- Première Nation Kitselas
- Nation Gitxaala
- Première Nation Gitga'at
- Nation Haida
- Nation métisse de la Colombie-Britannique

### 7.2 Activités de mobilisation et de consultation des Nations autochtones à ce jour

Le promoteur a consulté et continuera de consulter les Nations autochtones indiquées. La Nation Nisga'a, en tant que partenaire du projet bénéficiant de l'appui de ses partenaires de projet, a dirigé et continuera de diriger tous les efforts de consultation des villages, des centres urbains et des citoyens Nisga'a.

La mobilisation visait le partage d'information sur le projet, l'élaboration de composantes réglementaires précoces, la réponse aux questions et aux préoccupations soulevées par les Nations autochtones, une meilleure compréhension des conséquences du projet sur les intérêts de chaque nation autochtone et l'enregistrement des préoccupations exprimées. Plus de détails sur la mobilisation sont fournis dans la DDP (en particulier à l'annexe 6), la DIP et le plan de mobilisation (**PM**).

### 7.2.1 Commentaires et enjeux des Nations autochtones

En plus des commentaires et des enjeux reçus dans le cadre des premières consultations sur le projet, le projet a systématiquement demandé la rétroaction des nations et groupes autochtones sur les principaux documents et études du projet :

- DIP et PM : après la présentation de la DIP et du PM, chaque nation et groupe autochtones avait l'occasion de présenter un examen officiel et des commentaires
- Études de référence : situation et études de référence proposées pour faciliter la détermination des conditions existantes
- Composantes proposées de l'ébauche des besoins en information de la demande (**eBID**) du promoteur : chaque nation autochtone participante a reçu une ébauche des éléments suivants proposés par le promoteur :
  - Tableau de sélection des composantes valorisées (**CV**) et figures des zones d'évaluation des CV
  - Tableau interactif des travaux et des activités du projet
  - Liste d'inclusions du projet pour une évaluation des effets cumulatifs

Une liste détaillée et un aperçu des activités de mobilisation, ainsi que des enjeux, des commentaires et des préoccupations reçus de chaque nation autochtone, sont fournis dans la DDP, plus précisément à la section 7, annexe 6, annexe 7, annexe 10 et annexe 11.

## 7.3 Sommaire des activités de mobilisation et de consultation prévues avec les Nations autochtones

### 7.3.1 Bande Lax Kw'alaams

Depuis mars 2021, le promoteur a consulté et mobilisé directement la bande Lax Kw'alaams. La bande Lax Kw'alaams a fourni des commentaires concernant les questions soulevées par le groupe, par les moyens suivants :

- Correspondance écrite
- Commentaires sur la DIP
- Commentaires sur les besoins en information de la demande (soit les itérations des CV, le tableau d'interaction du projet, les zones d'évaluation des CV, et la liste d'inclusion du projet)
- Commentaires sur la version préliminaire de cette DDP

En outre, le promoteur a reçu de la bande Lax Kw'alaams un résumé des intérêts des impacts et des requêtes, ces documents ayant été communiqués au BC EAO et à l'Agence au cours de la période de commentaires concernant la DIP.

### 7.3.1.1 *Sommaire des intérêts*

À la lumière de la correspondance initiale et des premières discussions avec la bande Lax Kw'alaams à ce jour, le promoteur présente ci-dessous et selon sa compréhension un résumé des principaux enjeux et intérêts dont lui a fait part la bande Lax Kw'alaams.

- Formalités de l'évaluation environnementale et conception du projet
  - Collaboration au processus réglementaire du projet, l'accent étant mis sur la participation continue
  - Entente de financement concernant le processus réglementaire
  - Zones d'évaluation du projet afférentes aux composantes valorisées (par exemple, les limites perçues quant aux zones d'évaluation locale et régionale)
  - Étendue, plans, études de référence, composantes, travaux et activités du projet, l'accent étant mis sur les éléments que voici :
    - Les produits et les produits dérivés du projet;
    - La route maritime qu'emprunteront les navires et le trafic maritime accru dans le cadre du projet;
    - Émissions atmosphériques, y compris les GES;
    - L'élimination des impuretés;
    - La gestion et l'entreposage des produits réfrigérants;
    - Les installations flottantes;
    - Les sources d'approvisionnement en eau (y compris l'eau potable);
    - Les évaluations de catastrophes naturelles;
    - L'évaluation technique des paramètres éoliens;
    - La gestion des déchets;
    - La prise en compte dans le projet de plans de tierce partie pour la ligne de transport d'électricité et le gazoduc.
- Incidences possibles d'accidents ou de défaillances, l'accent devant être mis sur les éléments suivants :
  - La stabilité de l'installation de GNL flottante au terminal maritime (eu égard aux conditions atmosphériques et à l'état de la mer).
  - L'élaboration de plans de mesures d'urgence.
- Droits autochtones, gouvernance, utilisation des ressources terrestres et marines :
  - Incorporation du plan d'utilisation des ressources terrestres et marines de la bande Lax Kw'alaams et prise en compte de l'orientation de gestion décrite dans le document.

- Collaboration en ce qui concerne la sélection des CV et la définition des effets possibles sur les droits et les intérêts de la bande Lax Kw'alaams.
- Impacts possibles sur la capacité de la bande à exercer ses droits traditionnels, tout particulièrement en ce qui a trait aux ressources marines.
- Impacts possibles des pressions exercées sur l'environnement et des conditions économiques qui évoluent sur l'identité et le mode de vie de la bande Lax Kw'alaams.
- Impacts possibles sur les espèces prélevées.
- Impacts possibles sur la culture et les lieux patrimoniaux de la bande Lax Kw'alaams.
- Impacts possibles sur les droits, l'écologie et les gens de la bande Lax Kw'alaams.
- Effets sur l'environnement
  - Impacts possibles sur la qualité de l'air, tout particulièrement en ce qui concerne les émissions de GES et la route de transport maritime.
  - Impacts possibles sur l'environnement sonore, en particulier concernant la route de transport maritime.
  - Impacts possibles sur l'eau, tout particulièrement en ce qui a trait à la modification des fonctions biologiques associées à l'écoulement de l'eau.
  - Impacts possibles sur les sols, en particulier concernant la contamination.
  - Impacts possibles sur les ressources terrestres, en particulier pour ce qui est des effets sur la forêt ancienne, les écosystèmes de milieux humides, la faune et les espèces valorisées (cerf de Virginie et loups), ainsi que les changements de l'habitat faunique.
  - Impacts possibles sur le poisson d'eau douce, en particulier sur les habitats du littoral, les cours d'eau que fréquente le saumon, les invertébrés benthiques, ainsi que sur les sous-composantes de poisson d'eau douce.
  - Impacts possibles sur l'utilisation des terres et de la ressource, en particulier dans la zone du terminal maritime.
  - Impacts possibles sur l'utilisation des ressources marines, en particulier en ce qui concerne :
    - Les changements de la navigation maritime, compte tenu de l'accroissement du trafic maritime le long de la route de transport maritime;
    - Les impacts possibles de faibles rejets d'hydrocarbures;
    - La répartition disproportionnée des effets.
  - Impacts possibles sur les ressources marines, en particulier en ce qui concerne :
    - La qualité des sédiments marins;
    - Des changements dans le niveau sonore dans les milieux aquatiques de base, accompagnés d'effets sur le poisson, les invertébrés et les mammifères marins;
    - Les effets de l'équipement et d'autres sources de vibrations associées au projet;

- L'introduction d'espèces envahissantes par les navires;
- Trafic maritime accru;
- Impacts du carbone minéral sur les mollusques et les invertébrés.
- Impacts socioéconomiques :
  - Impacts possibles du personnel du projet, en particulier sur l'hébergement des travailleurs et l'accès au site.
  - Impacts possibles sur la santé physique et mentale des membres de la bande Lax Kw'alaams.
  - Impacts possibles sur la situation économique et les intérêts économiques de la bande Lax Kw'alaams.
- Effets cumulatifs :
  - Effets cumulatifs possibles sur l'environnement, la flore et la faune régionales, ainsi que sur l'océan et les ressources marines.

À la lumière des commentaires recueillis à ce jour et de l'examen des principaux enjeux et points d'intérêts soulevés par la bande Lax Kw'alaams et compte tenu des exigences de la législation en vigueur, le promoteur a établi une liste préliminaire d'effets possibles sur les intérêts de la bande Lax Kw'alaams, dont il y aurait lieu de prendre compte initialement dans une discussion sur la nature de l'évaluation, sous réserve d'un raffinement ultérieur au moment de l'élaboration de la demande. Il est anticipé que cette liste sera perfectionnée par des consultations continues de la bande Lax Kw'alaams, aussi bien avant que durant le processus d'évaluation. La liste préliminaire des effets possibles sur les intérêts de la bande Lax Kw'alaams s'énoncerait donc ainsi :

- Changements apportés au régime de consommation et de prélèvement de la bande Lax Kw'alaams (ressources marines)
- Changements apportés au régime de consommation et de prélèvement de la bande Lax Kw'alaams (ressources terrestres)
- Changements apportés à la gouvernance et à la situation socioéconomique de la bande Lax Kw'alaams
- Changements apportés aux lieux sacrés et patrimoniaux de la bande Lax Kw'alaams
- Changements apportés à la santé et au bien-être de la bande Lax Kw'alaams
- Changements apportés à la culture de la bande Lax Kw'alaams
- Changements à l'accès et aux déplacements de la bande Lax Kw'alaams

### 7.3.2 Première Nation Metlakatla

Depuis mars 2021, le promoteur a consulté et mobilisé directement la Première Nation Metlakatla. La Première Nation Metlakatla a formulé des commentaires concernant ses enjeux et ses intérêts par les voies que voici :

- Correspondance écrite
- Commentaires sur la DIP
- Commentaires sur les composantes eBID (soit différentes versions de document sur les CV, Tableau d'interaction du projet, zones d'évaluation des CV et liste d'inclusion dans le projet)
- Commentaires sur une première version de cette DPD

De plus, le promoteur a fourni un résumé des intérêts, des impacts et des demandes de la Première Nation Metlakatla, communiqués à la BC EAO et à l'Agence au cours de la période de commentaires sur la DIP.

#### 7.3.2.1 Sommaire des intérêts

Au regard de la correspondance et des discussions initiales à ce jour avec la Première Nation Metlakatla, voici en résumé la compréhension qu'a le promoteur des principaux enjeux et intérêts retenus par la Première Nation Metlakatla.

- Processus d'évaluation environnementale et devis du projet :
  - Étendue du projet, composantes, plans, travaux et activités, l'accent étant mis sur les zones d'évaluation du projet, l'itinéraire et les activités de transport maritime, la production et la gestion de déchets, l'approvisionnement en eau pour le projet, ainsi que la ligne de transport d'électricité
- Droits autochtones, gouvernance, terres et utilisation des ressources marines
  - Effets du projet sur les droits de la Première Nation Metlakatla, notamment :
    - Perte possible de la connaissance des lieux et du paysage culturel et perturbation connexe du transfert culturel et de l'appartenance culturelle
    - Impacts possibles sur la qualité de l'expérience et du sentiment d'appartenance aux lieux culturels et spirituels, du fait de la perturbation sensorielle
    - Impacts possibles sur l'accès et les déplacements, la gouvernance et la prise de décisions, l'industrialisation des terres, et le trafic maritime accru
- Patrimoine et culture
  - Perturbation possible des lieux patrimoniaux, culturels et spirituels dans la zone de l'empreinte du projet et dans les environs
  - Prise en compte des politiques sur le patrimoine culturel de la Metlakatla Stewardship Society

- Impacts environnementaux
  - Impacts possibles sur la qualité de l'air, en particulier pour ce qui est des émissions de GES
  - Impacts possibles sur l'environnement terrestre et le prélèvement de ressources terrestres, tout particulièrement en ce qui concerne :
    - L'élimination permanente de la végétation, des milieux humides, des arbres et de l'habitat faunique
    - Baisse de la qualité et de la quantité d'espèces de végétation et fauniques valorisées
    - Perturbations sensorielles et incidences possibles sur l'abondance de la faune
  - Impacts possibles sur les ressources marines, en particulier sur le prélèvement d'espèces marines; et
    - Changements en ce qui concerne la qualité et l'abondance du poisson
    - Changements en ce qui concerne l'abondance et la répartition des oiseaux de mer et des mammifères marins
    - Changements dans les comportements du poisson en raison des activités de transport maritime et de la présence d'infrastructure maritime
    - Perte de sites de prélèvement d'espèces marines et dans la zone intertidale
- Impacts socioéconomiques :
  - Impacts possibles sur le développement économique de la bande Metlakatla, en particulier :
    - Un accès restreint et une disponibilité moindre des ressources prélevées par des moyens commerciaux et à des fins de commerce
    - La perte de débouchés de développement économique (aliénation de terres, perte de revenu ou de moyens de subsistance, y compris les possibilités de commerce)
  - Impacts socioéconomiques possibles associés à la présence des travailleurs du projet (ampleurs des effectifs et durée de leur emploi)
  - Impacts possibles sur la santé, la sécurité et le mieux-être des membres de la Nation Metlakatla, et perturbation sensorielle associée aux activités de transport maritime
- Accidents et défaillances
  - Impacts possibles sur la végétation, la faune et les ressources marines associés aux accidents et aux défaillances.

- Effets cumulatifs
  - Possibilité que le projet Ksi Lisims ait des effets cumulatifs sur les ressources marines, terrestres, sur les conditions socioéconomiques et les valeurs patrimoniales, ainsi que du fait de développement passés, actuels et futurs.

À la lumière des commentaires recueillis à ce jour et en regard des principaux enjeux et intérêts communiqués par la Première Nation Metlakatla et compte tenu des exigences de la législation, le promoteur a élaboré une liste préliminaire d'effets possibles sur les intérêts de la Première Nation Metlakatla, dont il convient de prendre compte initialement dans la discussion sur la structure de l'évaluation à venir, sous réserve de correctifs ultérieurs pour l'améliorer au moment de l'élaboration de la demande. Il est anticipé que cette liste sera perfectionnée ultérieurement au cours de consultations continues de la Première Nation Metlakatla, aussi bien avant qu'après le processus d'évaluation. En l'occurrence, voici pour l'heure la liste préliminaire des effets possibles sur la Première Nation Metlakatla :

- Changements apportés au régime de consommation et de prélèvement de la Première Nation Metlakatla (ressources marines)
- Changements apportés au régime de consommation et de prélèvement de la Première Nation Metlakatla (ressources terrestres)
- Changements apportés à la gouvernance, à la prise de décision et au développement économique de la Première Nation Metlakatla
- Changements apportés aux lieux sacrés et patrimoniaux de la Première Nation Metlakatla
- Changements apportés à la santé, au bien-être et à la sécurité de la Première Nation Metlakatla
- Changements apportés à l'identité culturelle de la Première Nation Metlakatla
- Changements apportés à l'accès et aux déplacements de la Première Nation Metlakatla
- Changements apportés au sentiment d'appartenance de la Première Nation Metlakatla

### **7.3.3 Première Nation Kitsumkalum**

Depuis mars 2021, le promoteur a mobilisé et consulté directement la Première Nation Kitsumkalum. La Première Nation Kitsumkalum a formulé des commentaires concernant ses enjeux et ses intérêts par les voies que voici :

- Correspondance écrite
- Commentaires sur la DIP
- Commentaires sur les composantes eBID (soit différentes versions de document sur les CV, Tableau d'interaction du projet, zones d'évaluation des CV et liste d'inclusion dans le projet)
- Commentaires sur une première version de cette DPD

De plus, le promoteur a fourni un résumé des intérêts, des impacts et des demandes de la Première Nation Kitsumkalum, communiqué à la BC EAO et à l'Agence au cours de la période de commentaires sur la DIP.

### 7.3.3.1 *Sommaire des intérêts*

Au regard de la correspondance et des discussions initiales à ce jour avec la Première Nation Kitsumkalum, voici en résumé la compréhension qu'a le promoteur des principaux enjeux et intérêts retenus par la Première Nation Kitsumkalum.

- Processus d'évaluation environnementale et devis du projet
  - Collaboration relative au processus réglementaire relatif au projet
  - Portée du projet (soit l'inclusion de plans de tierce partie concernant la ligne de transport d'électricité, le gazoduc, ainsi que les améliorations à l'infrastructure de ligne de transport d'électricité actuelle)
  - Plans du projet (par exemple, plans visant la production et la gestion de déchets solides et liquides)
  - Identification de liens existant entre la First Nations Climate Initiative (FNCI) et le projet
  - Route de transport maritime :
    - Exclusion de l'option du trajet nord pour contourner l'île Dundas (par le nord), à destination et en provenance des îles Triple
    - Possibilité du déplacement de la route de transport maritime du projet vers le nord de l'île Dundas, de manière à réduire les risques dans le détroit Chatham
    - Recrudescence du trafic maritime compte tenu des propositions actuelles en vertu du projet et des travaux d'aménagement qui nécessiteront le transport maritime de biens
- Évaluation des risques et impacts possibles associés aux accidents et aux défaillances
  - Impacts des accidents et des défaillances le long de la route de transport maritime et au terminal maritime (notamment en raison des conditions atmosphériques et de l'état de la mer)
  - Impacts des accidents et des défaillances le long de la route de transport par la route, en particulier du fait de la circulation routière accrue et des risques connexes pour la sécurité de la collectivité, de son accès et pour la faune (en raison de conditions météorologiques extrêmes)
  - Impacts sur les ressources marines associés à l'échouement d'un navire transporteur de GNL et d'un déversement connexe dans le milieu marin (notamment du fait de la capacité des soutes en pétrole et en mazout des navires transporteurs de GNL)
- Droits et gouvernance autochtones, utilisation des terres et des ressources marines
  - Reconnaissance des impacts possibles et avérés de certains articles de la DNUDPA, y compris entre autres le droit à la gouvernance autonome et à l'autodétermination, le droit d'exercer des activités traditionnelles, et le droit de transmettre du savoir traditionnel

- Impacts possibles sur l'administration des terres par la Première Nation Kitsumkalum
- Impacts possibles sur le sentiment d'appartenance de la Première Nation Kitsumkalum
- Impacts possibles sur le prélèvement commercial de la ressource et sous l'égide du FSC par la Première Nation Kitsumkalum
- Impacts possibles sur les droits traditionnels associés aux pratiques culturelles et spirituelles et la transmission du savoir
- Impacts possibles sur l'assise territoriale et impacts sur l'accès en raison de la fréquentation accrue du territoire à des fins récréatives
- Impacts possibles sur l'accès et les routes de déplacement, y compris les routes maritimes et terrestres
  - En ce qui concerne les routes maritimes, l'accent sera mis sur la recrudescence du transport maritime le long de la côte Nord pour les utilisateurs du milieu marin, et les impacts possibles associés à une ligne de transport d'électricité sous-marine et d'un gazoduc sous l'eau d'une tierce partie
  - Pour ce qui est des routes terrestres, l'accent sera mis sur le corridor routier dans la vallée de Kitsumkalum, entre la zone du projet et la ville de Terrace
- Impacts environnementaux et effets cumulatifs
  - Impacts possibles sur la faune, le poisson et les oiseaux, qui se feraient sentir au-delà des zones d'évaluation du projet
  - Impacts possibles sur la qualité de l'air, en particulier sur les émissions atmosphériques et les GES
  - Impacts possibles sur la qualité de l'eau
  - Impacts potentiels sur la faune en raison de l'augmentation de la circulation maritime et automobile
  - Impacts possibles sur l'habitat du saumon associés au trafic maritime accru le long de la North Coast
  - Impacts possibles sur les ressources marines associés au trafic maritime accru, en particulier dans la région du détroit de Chatham et des îles Triple, ainsi que sur les lieux de récolte d'algues marines, les lieux de pêche, les lieux de collecte de bivalves, les risques de collision avec des baleines, et la migration du poisson
- Impacts socioéconomiques et effets cumulatifs
  - Impacts possibles sur l'infrastructure et les services, en particulier en ce qui concerne l'habitation, les services policiers et sociaux, l'utilisation des routes, ainsi que l'accès au système de santé
  - Impacts possibles sur les conditions socioéconomiques, dont notamment les inégalités financières

- Impacts possibles sur les débouchés d'emploi, ainsi que la définition de possibilités de formation et d'emplois pour les membres de la collectivité
- Impacts possibles de la présence temporaire de travailleurs de la construction
- Impacts possibles sur le bien-être communautaire (facteurs sociaux déterminants en matière de santé)

À la lumière des commentaires recueillis à ce jour et en regard des principaux enjeux et intérêts communiqués par la Première Nation Kitsumkalum et compte tenu des exigences de la législation, le promoteur a élaboré une liste préliminaire d'effets possibles sur les intérêts de la Première Nation Kitsumkalum, dont il convient de prendre compte initialement dans la discussion sur la structure de l'évaluation à venir, sous réserve de correctifs ultérieurs pour l'améliorer au moment de l'élaboration de la demande. Il est anticipé que cette liste sera perfectionnée ultérieurement au cours de consultations continues de la Première Nation Kitsumkalum, aussi bien avant qu'après le processus d'évaluation. En l'occurrence, voici pour l'heure la liste préliminaire des effets possibles sur la Première Nation Kitsumkalum :

- Changements apportés au régime de consommation et de prélèvement de la Première Nation Kitsumkalum (ressources marines)
- Changements apportés au régime de consommation et de prélèvement de la Première Nation Kitsumkalum (ressources terrestres)
- Changements apportés à la gouvernance et à la situation socioéconomique de la Première Nation Kitsumkalum
- Changements apportés aux lieux sacrés et patrimoniaux de la Première Nation Kitsumkalum
- Changements apportés à la santé et au bien-être de la Première Nation Kitsumkalum
- Changements apportés à l'accès et aux déplacements de la Première Nation Kitsumkalum
- Changements apportés à la transmission du savoir de la Première Nation Kitsumkalum

#### **7.3.4 Première Nation Kitselas**

Depuis mars 2021, le promoteur a consulté directement la Première Nation Kitselas. La Première Nation Kitselas a communiqué ses commentaires sur les enjeux et les intérêts qui les touchent par les moyens suivants :

- Correspondance écrite
- Commentaires sur la DIP
- Commentaires sur les composantes eBID (soit différentes versions de document sur les CV, Tableau d'interaction du projet, zones d'évaluation des CV et liste d'inclusion dans le projet)
- Commentaires sur une première version de cette DPD

De plus, le promoteur a fourni un résumé des intérêts, des impacts et des demandes de la Première Nation Kitselas, communiqués à la BC EAO et à l'Agence au cours de la période de commentaires sur la DIP.

#### 7.3.4.1 *Sommaire des intérêts*

À la lumière de la correspondance et des discussions initiales à ce jour avec la Première Nation Kitselas, voici en résumé la compréhension qu'a le promoteur des principaux enjeux et intérêts retenus par la Première Nation Kitselas.

- Processus d'évaluation environnementale et devis du projet
  - Le droit de la Première Nation Kitselas à prendre part au processus décisionnel et de participer de manière utile au projet, au moyen de la recherche de consensus et de la prise en compte de commentaires
  - Portée et plans du projet (notamment alimentation en électricité et en gaz, plans de tierce partie, émissions de GES, et plan d'émissions nettes zéro, gestion du condensat et de déchets dangereux)
  - Composantes du projet, en particulier pour ce qui est de la route de transport maritime
- Droits autochtones, gouvernance, utilisation des terres et des ressources marines
  - Effets du projet sur les droits de la Première Nation Kitselas, notamment :
    - Mise en œuvre des lois, des coutumes et des protocoles de la Première Nation Kitselas
    - Droits et responsabilités de la Première Nation Kitselas en matière de gouvernance
    - Droit à de l'air, de l'eau, des terres et des ressources propres sur le territoire de la Première Nation Kitselas, ainsi que le droit à leur utilisation paisible
    - Aménagement du territoire de la Première Nation Kitselas, y compris les terres, l'eau et les ressources
    - Accès aux ressources traditionnelles et à leur utilisation paisible, y compris aux fins de récolte et de pratique culturelle et spirituelle
    - Impacts sur les zones de récolte
    - Droits concernant la revitalisation, le perfectionnement et la transmission aux générations futures du savoir traditionnel Kitselas, des récits, des traditions orales et de la toponymie relativement à la zone du projet
- Impacts environnementaux :
  - Impacts possibles sur l'environnement sonore
  - Impacts possibles sur les milieux humides et les eaux de surface, en particulier en ce qui concerne les changements dans la qualité de l'air et les interactions connexes avec l'environnement
  - Impacts possibles sur l'eau, en particulier pour ce qui concerne l'acidification et l'eutrophisation

- Impacts possibles sur la faune et d'autres composantes biophysiques, y compris les effets du bruit sur la faune
- Impacts possibles sur les ressources marines
- Impacts possibles associés aux émissions de GES
- Impacts possibles associés aux accidents et aux défaillances
- Impacts socioéconomiques :
  - Impacts possibles sur l'infrastructure et les services, en particulier en ce qui concerne l'habitation, les services policiers et sociaux, l'utilisation des routes, ainsi que l'accès au système de santé
  - Impacts possibles sur le plan socioéconomique en raison de la présence temporaire de travailleurs de la construction
  - Impacts possibles sur l'utilisation des ressources marines, y compris l'accès aux zones à vocation culturelle et traditionnelle à certains moments privilégiés et selon des méthodes de prédilection
- Effets cumulatifs :
  - Effets cumulatifs sur les ressources terrestres et la santé humaine (notamment en ce qui a trait aux milieux humides et à la qualité de l'air) le long de la côte (par exemple, l'utilisation du port de Prince Rupert pour se rendre à l'île Pearse)
  - Effets cumulatifs sur l'utilisation des ressources marines et du milieu marin
  - Effets cumulatifs sur le plan socioéconomique
  - Effets cumulatifs associés aux émissions de GES

À la lumière des commentaires recueillis à ce jour et en regard des principaux enjeux et intérêts communiqués par la Première Nation Kitselas et compte tenu des exigences de la législation, le promoteur a élaboré une liste préliminaire d'effets possibles sur les intérêts de la Première Nation Kitselas, dont il convient de prendre compte initialement dans la discussion sur la structure de l'évaluation à venir, sous réserve de correctifs ultérieurs pour l'améliorer au moment de l'élaboration de la demande. Il est anticipé que cette liste sera perfectionnée ultérieurement au cours de consultations continues de la Première Nation Kitselas, aussi bien avant qu'après le processus d'évaluation. En l'occurrence, voici pour l'heure la liste préliminaire des effets possibles sur la Première Nation Kitselas :

- Changements apportés au régime de consommation et de prélèvement de la Première Nation Kitselas (ressources marines)
- Changements apportés au régime de consommation et de prélèvement de la Première Nation Kitselas (ressources terrestres)
- Changements apportés à la gouvernance et à la situation socioéconomique de la Première Nation Kitselas
- Changements apportés aux lieux sacrés et patrimoniaux de la Première Nation Kitselas

- Changements apportés à la santé et au bien-être de la Première Nation Kitselas
- Changements apportés à l'accès et aux déplacements de la Première Nation Kitselas

### **7.3.5 Nation Gitxaala**

Depuis mars 2021, le promoteur a consulté directement la Nation Gitxaala. La Nation Gitxaala a formulé des commentaires sur les enjeux et les intérêts qui la touchent par les moyens suivants :

- Correspondance générale
- Commentaires sur la DIP et le plan de mobilisation
- Commentaires sur les études de référence proposées
- Commentaires sur les composantes eBID (soit différentes versions de document sur les CV, Tableau d'interaction du projet, zones d'évaluation des CV et liste d'inclusion dans le projet)
- Commentaires sur une première version de cette DPD

De plus, le promoteur a fourni un sommaire des intérêts, des impacts et des demandes de la Nation Gitxaala, communiqués à la BC EAO et à l'Agence au cours de la période de commentaires sur la DIP.

#### *7.3.5.1 Sommaire des intérêts*

À la lumière de la correspondance et des discussions initiales à ce jour avec la Nation Gitxaala, voici en résumé la compréhension qu'a le promoteur des principaux enjeux et intérêts retenus par la Première Nation Gitxaala.

- Processus d'évaluation environnementale et devis du projet
  - Processus réglementaire afférent au projet, l'accent étant mis sur la collaboration et la prise en compte des préoccupations soulevées par la Nation Gitxaala
  - Sources d'information, l'accent étant mis sur la datation et la pertinence des sources secondaires (par exemple, les données recueillies pour d'autres projets), ainsi que sur la prise en compte des rapports d'évaluation environnementale exigés en vertu de la réglementation
  - Portée du projet, l'accent étant mis sur :
    - L'inclusion de projets de tierce partie visant une ligne de transport d'électricité et un gazoduc
    - Inclusion de critères de diversité et d'une analyse comparative entre les sexes +
  - Plans et composantes du projet, l'accent étant mis sur :
    - L'étendue de la route de transport maritime et les possibilités offertes en matière de transport de GNL et de LGN au sud de la station d'embarquement des pilotes sur l'île Triple jusqu'aux ports des États-Unis
    - Le plan de carboneutralité du projet
    - Composantes marines

- Considérations sur l'énergie d'appoint, y compris l'utilisation temporaire de barges d'alimentation en électricité
  - Gestion des déchets, y compris les rejets d'effluent
  - Hébergement des travailleurs
  - Options en matière d'approvisionnement en eau
  - Système d'ancrage et de piliers pour les composantes maritimes
  - Émissions carboneutres visées
- Impacts possibles associés aux accidents et aux défaillances, l'accent étant mis sur :
    - Les plans de mesures d'urgence du projet
    - La gestion des rejets liquides et autres dans le milieu marin
  - Droits autochtones, gouvernance, utilisation des terres et des ressources marines
    - Impacts possibles sur les lieux patrimoniaux le long de la route de transport maritime
    - Droits territoriaux non cédés reconnus par l'article 35, dans les environs du projet
    - Impacts possibles sur les pratiques de récolte traditionnelles, en raison du transport maritime, notamment les effets du bruit chez les mammifères marins
    - Impacts possibles sur l'environnement sensoriel
  - Impacts environnementaux :
    - Impacts possibles sur la qualité de l'air, en particulier en ce qui concerne les émissions de GES, la modélisation et les sous-composantes de l'évaluation
    - Impacts possibles sur les conditions acoustiques le long de la route de transport maritime
    - Impacts possibles sur le milieu marin associés au transport maritime, l'accent étant mis sur :
      - Le dessalement des navires transporteurs de GNL
      - Les changements de comportement chez les mammifères marins et les poissons de mer
    - Impacts possibles sur les poissons d'eau douce, en particulier sur les itinéraires et l'habitat des eulachons et des saumons au moment de la fraie
    - Impacts possibles sur le milieu marin au terminal maritime, en particulier pour ce qui est des travaux de dragage et de construction

- Impacts socioéconomiques :
  - Impacts possibles sur les débouchés d’emplois et identification des possibilités de formation et d’emploi pour les membres de la collectivité, l’accent étant mis sur les retombées locales directes et indirectes
  - Impacts possibles sur la santé humaine, en particulier des effets possibles associés aux activités de transport maritime, dont notamment des changements dans la qualité de l’air et l’environnement acoustique
- Effets cumulatifs :
  - Effets cumulatifs possibles associés à la recrudescence du trafic maritime, dans le tronçon de la route de transport maritime qui recoupe les eaux territoriales de la Nation Gitxaala

À la lumière des commentaires recueillis à ce jour et en regard des principaux enjeux et intérêts communiqués par la Nation Gitxaala et compte tenu des exigences de la législation, le promoteur a élaboré une liste préliminaire d’effets possibles sur les intérêts de la Nation Gitxaala, dont il convient de prendre compte initialement dans la discussion sur la structure de l’évaluation à venir, sous réserve de correctifs ultérieurs pour l’améliorer au moment de l’élaboration de la demande. Il est anticipé que cette liste sera perfectionnée ultérieurement au cours de consultations qui se poursuivront auprès de la Nation Gitxaala, aussi bien avant qu’après le processus d’évaluation. En l’occurrence, voici pour l’heure la liste préliminaire des effets possibles sur la Nation Gitxaala :

- Changements apportés au régime de consommation et de prélèvement de la Nation Gitxaala (ressources marines)
- Changements apportés au régime de consommation et de prélèvement de la Nation Gitxaala (ressources terrestres)
- Changements apportés à la gouvernance et à la situation socioéconomique de la Nation Gitxaala
- Changements apportés aux lieux sacrés et patrimoniaux de la Nation Gitxaala
- Changements apportés à la santé et au bien-être de la Nation Gitxaala
- Changements apportés à l’accès et aux déplacements de la Nation Gitxaala

### **7.3.6 Première Nation Gitga’at**

Depuis novembre 2021, le promoteur a consulté directement la Première Nation Gitga’at. La Nation Gitga’a a formulé des commentaires sur les enjeux et les intérêts qui la touchent par les moyens suivants :

- Correspondance générale
- Commentaires sur une première version de cette DPD

De plus, le promoteur a fourni un sommaire des intérêts, des impacts et des demandes de la Nation Gitxaala, communiqués à la BC EAO et à l’Agence au cours de la période de commentaires sur la DIP.

### 7.3.6.1 *Sommaire des intérêts*

À la lumière de la correspondance et des discussions initiales à ce jour avec la Nation Gitga'at, voici en résumé la compréhension qu'a le promoteur des principaux enjeux et intérêts retenus par la Première Nation Gitga'at.

- Processus d'évaluation environnementale et devis du projet
  - Mesures d'atténuation relatives au projet
  - Plans de gestion des déchets liquides, solides et dangereux
- Droits autochtones, gouvernance, utilisation des ressources terrestres et marines :
  - Effets cumulatifs du projet sur les intérêts de la Première Nation Gitga'at du fait des changements dans le transport maritime et la qualité de l'air, en particulier en ce qui a trait à Prince Rupert et à Kitimat
- Impacts environnementaux :
  - Impacts possibles sur la qualité de l'air, en particulier en ce qui concerne les GES
  - Impacts possibles sur les ressources marines, du fait de la recrudescence du transport maritime, en particulier en ce qui concerne les mammifères marins et les activités de pêche en mer

À la lumière des commentaires recueillis à ce jour et en regard des principaux enjeux et intérêts communiqués par la Première Nation Gitga'at et compte tenu des exigences de la législation, le promoteur a élaboré une liste préliminaire d'effets possibles sur les intérêts de la Première Nation Gitga'at, dont il convient de prendre compte initialement dans la discussion sur la structure de l'évaluation à venir, sous réserve de correctifs ultérieurs pour l'améliorer au moment de l'élaboration de la demande. Il est anticipé que cette liste sera perfectionnée ultérieurement au cours de consultations qui se poursuivront auprès de la Première Nation Gitga'at, aussi bien avant qu'après le processus d'évaluation. En l'occurrence, voici pour l'heure la liste préliminaire des effets possibles sur la Première Nation Gitga'at :

- Changements apportés au régime de consommation et de prélèvement de la Première Nation Gitga'at (ressources marines)
- Changements apportés au régime de consommation et de prélèvement de la Première Nation Gitga'at (ressources terrestres)
- Changements apportés à la gouvernance et à la situation socioéconomique de la Première Nation Gitga'at
- Changements apportés aux lieux sacrés et patrimoniaux de la Première Nation Gitga'at
- Changements apportés à la santé et au bien-être de la Première Nation Gitga'at
- Changements apportés à l'accès et aux déplacements de la Première Nation Gitga'at

### **7.3.7 Nation Haida**

#### *7.3.7.1 Sommaire des intérêts*

Depuis mars 2021, le promoteur du projet GNL Ksi Lisims a consulté la Nation Haida par correspondance écrite. Le promoteur du projet Ksi Lisims GNL a reçu peu de commentaires à ce jour de la Nation Haida. Selon l'examen de l'information communiquée publiquement, le promoteur croit comprendre que la Nation Haida estime que les eaux au nord de l'île Graham revêtent une grande importance à l'égard de nombreux aspects de sa culture. Le promoteur a élaboré une liste préliminaire d'effets possibles sur les intérêts de la Nation Haida, dont il convient de prendre compte initialement dans la discussion sur la structure de l'évaluation à venir, sous réserve de correctifs ultérieurs pour l'améliorer au moment de l'élaboration de la demande. Il est anticipé que cette liste sera perfectionnée ultérieurement au cours de consultations qui se poursuivront auprès de la Nation Haida, aussi bien avant qu'après le processus d'évaluation. En l'occurrence, voici pour l'heure la liste préliminaire des effets possibles sur la Nation Haida :

- Changements apportés au régime de consommation et de prélèvement de la Nation Haida (ressources marines)
- Changements apportés à la gouvernance et à la situation socioéconomique de la Première Nation Gitga'at
- Changements apportés aux lieux sacrés et patrimoniaux de la Première Nation Gitga'at
- Changements apportés à l'accès et aux déplacements de la Première Nation Gitga'at

### **7.3.8 Metis Nation de Colombie-Britannique**

#### *7.3.8.1 Sommaire des intérêts*

Depuis mai 2021, le promoteur du projet LGN Ksi Lisims a consulté la Métis Nation de Colombie-Britannique par correspondance écrite. Le promoteur du projet LGN Ksi Lisims a reçu peu de commentaires de la Metis Nation de Colombie-Britannique.

À la lumière de l'information rendue publique, le promoteur croit comprendre que la Métis Nation de Colombie-Britannique pourrait avoir de ses membres qui exercent des activités de prélèvement le long de la route de transport maritime et ces derniers ont manifesté un intérêt à l'égard du projet. Le promoteur a élaboré une liste préliminaire d'effets possibles sur les intérêts de la Métis Nation de Colombie-Britannique, dont il convient de prendre compte initialement dans la discussion sur la structure de l'évaluation à venir, sous réserve de correctifs ultérieurs pour l'améliorer au moment de l'élaboration de la demande. Il est anticipé que cette liste sera perfectionnée ultérieurement au cours de consultations qui se poursuivront auprès de la Métis Nation de Colombie-Britannique, aussi bien avant qu'après le processus d'évaluation. En l'occurrence, voici pour l'heure la liste préliminaire des effets possibles sur la Métis Nation de Colombie-Britannique :

- Changements apportés au régime de consommation et de prélèvement de la Métis Nation de Colombie-Britannique (ressources marines)

- Changements apportés au régime de consommation et de prélèvement de la Métis Nation de Colombie-Britannique (ressources terrestres)
- Changements apportés à la gouvernance et à la situation socioéconomique de la Métis Nation de Colombie-Britannique
- Changements apportés aux lieux sacrés de la Métis Nation de Colombie-Britannique
- Changements apportés à l'accès et aux déplacements de la Métis Nation de Colombie-Britannique

#### **7.4 Sommaire des activités de mobilisation et de consultation anticipées auprès des Nations autochtones**

Le promoteur s'engage à consulter les Nations autochtones potentiellement touchées au sujet des droits, titres et autres intérêts autochtones établis ou revendiqués (y compris l'utilisation actuelle à des fins traditionnelles) qui pourraient être touchés par le projet. Le gouvernement de Nisga'a Lisims coordonnera toutes les activités de mobilisation du projet avec les citoyens Nisga'a. Le promoteur coordonnera avec BC EAO et l'Agence de manière à ce que les Nations autochtones participantes reçoivent l'information la plus récente au sujet des processus d'évaluation environnementale et d'évaluation des impacts en vertu de la *BC EAA* 2018 et de la *LEI* 2019.

Page blanche

## 8 MOBILISATION DU GOUVERNEMENT ET DU PUBLIC

### 8.1 Mobilisation des gouvernements fédéral, provinciaux, municipaux et régionaux et des États-Unis

Le promoteur a effectué diverses activités de mobilisation avec les gouvernements fédéral, provinciaux, municipaux et régionaux dès le T4 de 2020, tout au long de 2021 et jusqu'à maintenant.

#### 8.1.1 Conseillers techniques

La première rencontre a eu lieu le 8 septembre 2021, et les conseillers techniques (CT) du projet ont été désignés par BC EAO et l'Agence. Le rôle des CT est de donner des conseils techniques à BC EAO et aux Nations autochtones participantes, y compris un examen technique des documents et des études réglementaires et techniques du projet. CT actuels du projet :

- **Nations autochtones** – gouvernement de Nisga'a Lisims/nation Nisga'a et les Nations autochtones participantes : Bande Lax Kw'alaams, Première Nation Metlakatla, Première Nation Kitsumkalum, Première Nation Kitselas, Nation Gitxaala et Première Nation Gitga'at (2022)
- **Gouvernement régional** – district régional de Kitimat-Stikine, district régional North Coast, Ville de Terrace, Ville de Prince Rupert et district de Stewart
- **Ministères et organismes provinciaux** – Ministry of Energy, Mines and Low Carbon Innovation, BC Ministry of Environment and Climate Change Strategy (**BC ENV**), FLNRORD, Ministry of Indigenous Relations and Reconciliation, Ministry of Health, Northern Health Authority, Ministry of Transportation and Infrastructure, Ministry of Municipal Affairs, Ministry of Jobs, Economic Recovery and Innovation, BC EAO et BC OGC
- **Ministères et autorités fédéraux** – Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada, Environnement et Changement climatique Canada (**ECCC**), Emploi et Développement social Canada, MPO, Santé Canada, l'Agence, Services aux Autochtones Canada, Ressources naturelles Canada, Transports Canada, Femmes et Égalité des genres Canada, Garde côtière canadienne, Administration de pilotage du Pacifique et Administration portuaire de Prince Rupert
- **Organismes des États-Unis** – United States Environmental Protection Agency, Alaska Department of Natural Resources

## **8.2 Mobilisation et consultation du public**

Des occasions officielles de faire des commentaires et de cerner les enjeux au sujet du projet ont été fournies comme suit au public et à tous les intervenants (y compris les nations et les gouvernements autochtones) :

- Période de mobilisation du public et de commentaires sur la DIP, qui a commencé le 10 août 2021 et s'est terminée le 24 septembre 2021. La période de mobilisation du public et de commentaires visait à recueillir de la rétroaction sur le projet tel qu'il est présenté dans la DIP et le PM et à demander au public comment il aimerait participer à l'avenir. Pendant la période de commentaires du public, le projet a reçu 76 commentaires par le biais des portails de commentaires (13 sur le portail de l'Agence et 63 sur le portail de BC EAO).
- Le BC EAO et l'Agence ont préparé un sommaire conjoint des questions et de la mobilisation (SCQM) en regard des commentaires reçus au cours de la période de mobilisation et des commentaires du public, concernant la DIP. L'annexe 10 de la DIP fait état des réponses du promoteur aux consultations sur l'ensemble des questions et des préoccupations soulevées. D'autres précisions en réponse à ces commentaires sont fournies dans la DDP et au besoin, l'évaluation environnementale et l'évaluation des impacts en feront également état.
- Deux séances d'information virtuelles sur le projet (c.-à-d. portes ouvertes) ont eu lieu les 8 et 9 septembre 2021
- Des copies de la DIP ont été distribuées pour être examinées par le public aux emplacements suivants : Bibliothèque municipale de Prince Rupert, Bibliothèque municipale de Terrace, bureau des députés de l'Assemblée législative (**DAL**) à Prince Rupert, bureau des députés fédéraux à Prince Rupert, bureau municipal à Prince Rupert, bureau des MAL à Terrace, bureau des députés à Terrace, bureau municipal à Terrace, bureau municipal à Port Edward
- Le promoteur du projet a créé un site Web : <https://www.ksilisimslng.com/>. Le site Web du projet contient de l'information générale sur le projet, en plus d'offrir l'occasion de transmettre des demandes particulières ou des commentaires sur le Sommaire des activités de mobilisation prévues

### **8.2.1 Mobilisation et consultations prévues des gouvernements fédéral, provinciaux, municipaux et régionaux et des États-Unis**

Les gouvernements fédéral, provinciaux, municipaux et régionaux et les organismes des États-Unis d'Amérique qui s'intéressent au projet ont eu l'occasion de participer à titre de CT. Les rencontres avec les CT se poursuivront au besoin, comme le déterminera BC EAO ou l'Agence.

### **8.2.2 Mobilisation et consultations prévues du public**

Le projet continuera de mobiliser et de consulter les intervenants et le public comme suit :

- Le site Web du projet sera maintenu et mis à jour à mesure que le projet atteint de nouveaux jalons et pour faciliter le processus d'EE-EI
- Des journées portes ouvertes, des assemblées générales ou des réunions communautaires virtuelles (ou en personne, selon les protocoles de COVID-19) pourraient avoir lieu pendant les périodes désignées par BC EAO et l'Agence pour recueillir les commentaires du public
- Les annonces dans les médias numériques et imprimés, ainsi que dans les médias sociaux, feront la promotion des journées portes ouvertes, des assemblées générales ou des réunions communautaires et dirigeront les membres du public intéressés vers une page d'inscription sur le site Web du projet.

Le promoteur continuera de mobiliser et de consulter les intervenants et le public dans le cadre des premières consultations et tout au long des processus d'EE-EI, y compris après la présentation de la DDP et des eBID et pendant l'élaboration de l'EE-EI.

### **8.3 Analyse comparative entre les sexes Plus**

Le projet reconnaît que certains obstacles pour des populations sous-représentées potentiellement touchées pourraient limiter la capacité de ces groupes de participer aux activités de mobilisation dans le cadre du projet. Le projet s'engage à créer un environnement ouvert et sécuritaire pour ses activités de mobilisation et à examiner d'autres possibilités ou méthodes de mobilisation pour s'assurer que ces groupes se sentent inclus et en sécurité. Le projet s'efforcera d'adapter ses méthodes de mobilisation en fonction des priorités relevées par chacun des groupes à consulter, afin de fournir à chacun de ces groupes une occasion utile de participer au processus d'EE et de faire des commentaires au sujet de la DDP.

Page blanche

## 9 SÉCURITÉ PUBLIQUE ET ENVIRONNEMENTALE

Des accidents et des défauts peuvent survenir pendant la construction, l'exploitation et la mise hors service du projet.

### 9.1 Contexte réglementaire

La responsabilité de protéger et de gérer les ressources marines est un effort conjoint entre les organismes provinciaux et fédéraux, dont Transports Canada, ECCC, le MPO, la Garde côtière canadienne (GCC), l'Administration de pilotage du Pacifique, les pilotes côtiers de la Colombie-Britannique, la Western Canada Marine Response Corporation et peut-être l'Agence des services frontaliers du Canada. Le gouvernement fédéral détient l'autorité constitutionnelle en ce qui concerne l'expédition et la navigation en eaux canadiennes.

Le Plan d'urgence pour les déversements en mer de la Garde côtière canadienne (Gouvernement du Canada, 2019b) établit la portée et le contexte dans lesquels la GCC interviendra pour assurer une réaction mesurée aux incidents de contamination en mer. La législation canadienne a enchâssé la responsabilité du pollueur pour défrayer les coûts des efforts de nettoyage et les dommages de la pollution issue des navires. En vertu de sa réglementation, Transports Canada a agréé des entrepreneurs spécialisés en intervention partout au Canada, ces derniers devant être disponibles auprès de l'industrie pour apporter leur soutien aux opérations de nettoyage après une contamination. La GCC encadre et participe activement de pair avec l'industrie à la gestion des opérations de nettoyage et dirige ou lance rapidement l'opération au besoin. Pour accomplir ce travail, la GCC agira à titre de commandant sur les lieux de l'incident dans tous les cas de déversement en mer qui relèvent de son mandat et travaillera de concert avec le pollueur (si ce dernier est disposé et en mesure de le faire) et les parties concernées des agences des gouvernements fédéral, provinciaux et/ou territoriaux, les collectivités autochtones et les municipalités sous l'égide d'une structure de commandement unifié aux fins de la résolution opportune de l'incident.

### 9.2 Exigences réglementaires particulières relatives aux MLF

Chaque MLF sera conçu de manière à satisfaire aux normes en vigueur de la CSA ou à les dépasser. De plus, plusieurs autres normes techniques internationales s'appliquent à l'infrastructure sur le littoral et maritime du projet. Le projet nécessite un permis d'installation de GNL administré par BC OGC et un plan de gestion de la sécurité administré par Technical Safety BC. De la perspective de la conception et de la sécurité des installations, le permis comprend les éléments suivants :

- MLF construits à l'extérieur de la Colombie-Britannique
- Conception du système de torchage, d'incinération, de ventilation et de secours
- Études sur la conception et la sécurité de la perspective de l'emplacement
- Études quantitatives sur l'évaluation des risques
- Études de détermination des dangers

- Études sismiques, géotechniques et sur les tsunamis
- Validation du programme d'assurance de la qualité

Pendant que le processus d'IB est en cours, des zones de planification des dangers et des zones de planification des urgences, telles que définies dans le *Emergency Planning Regulation* de l'OGAA, seront créées pour guider les plans de sécurité opérationnelle et d'intervention d'urgence au terminal maritime du projet et dans un périmètre défini à proximité.

Le transport du GNL en eaux canadiennes est réglementé par Transports Canada. Transports Canada a élaboré un processus d'examen technique, appelé évaluation de la sécurité maritime, afin d'évaluer les risques associés à la navigation dans le contexte de l'installation et de l'exploitation de terminaux portuaires pour de gros transporteurs de GNL et de LGN (Transports Canada, 2019). Le projet s'est engagé à réaliser une évaluation de la sécurité maritime en collaboration avec le gouvernement de Nisga'a Lisims, les Nations autochtones de la région et des organismes fédéraux, dont Transports Canada, l'Administration de pilotage du Pacifique, les pilotes côtiers de la Colombie-Britannique, la GCC, ECCC, le MPO et le Service hydrographique du Canada.

### **9.3 Mesures générales de sûreté et de sécurité entourant le projet**

La sécurité est un facteur essentiel à considérer pour le projet. Chaque MLF comprendra des mesures de prévention et de protection en cas d'accident et de défectuosité, y compris, entre autres, des plans d'intervention d'urgence, des exercices de sécurité prévus, des politiques et procédures opérationnelles, une infrastructure d'évacuation et l'équipement de sécurité connexe, comme les alarmes de détection, les pompes d'incendie, les bornes-fontaines et les appareils d'extinction d'incendie.

Un système d'instrumentation est intégré aux MLF pour gérer les processus de sécurité, d'arrêt et de dépressurisation du gaz pour le site. Le système comprendra des composants distincts pour chaque MLF et une combinaison de processus d'arrêt manuels et automatiques. D'après le modèle actuel, chaque MLF sera doté d'une fusée éclairante pour l'élimination sécuritaire du gaz en cas d'urgence, de perturbation de l'installation de GNL ou de préparation à des activités d'entretien. De plus, des zones de planification des urgences et des zones de planification des dangers seront créées pour assurer la sécurité autour du terminal maritime du projet.

### **9.4 Scénarios d'accidents et de défectuosités**

Le projet a prévu des scénarios crédibles d'accidents et de défectuosités. Un aperçu de ces scénarios est présenté au Tableau 7, ainsi qu'une estimation préliminaire du risque. L'évaluation finale des risques sera réalisée dans le cadre du processus d'EE-EI.

**Tableau 7 – Scénarios préliminaires d’accidents et de défauts**

Scénario	Description	Estimation préliminaire du risque
Torchage d’urgence et arrêt de l’installation de GNL	Le torchage d’urgence consiste à acheminer les hydrocarbures vers une ou plusieurs tours de torches et sert à prévenir l’accumulation de gaz, qui pourrait présenter un danger pour les personnes ou l’environnement. Cette situation pourrait se produire en conséquence d’un incendie, d’une défaillance du confinement, d’une fuite de gaz, d’un déclenchement de la soupape de sécurité ou d’un arrêt d’urgence.	Très faible
Explosion et incendie	Les accidents graves aux installations d’exportation de GNL sont historiquement très rares. Le GNL n’est pas explosif, sauf dans des conditions mal ventilées et confinées, lorsque des vapeurs de gaz naturel sont présentes dans une concentration propice à l’inflammabilité et exposées à une source d’inflammation. Le pire des cas serait un scénario d’explosion d’un nuage de vapeur ou d’incendie qui entraînerait des décès à l’extérieur de l’installation.	Très faible
Déversement de carburant ou de matière dangereuse	Des matières dangereuses, comme le carburant à moteur, le fluide hydraulique, les solvants usés et les eaux usées contaminées par des hydrocarbures et du mercure, seraient utilisées ou produites sur le site. Un déversement de carburant ou de matière dangereuse serait probablement confiné au site, mais un gros déversement pourrait avoir des impacts écologiques sur les environs.	Faible
Déversement de GNL ou de LGN	Du GNL ou des LGN pourraient être déversés en raison de fuites dans les MLF ou les porteurs de LGN, pendant le transfert à un porteur de GNL ou de LGN le long de la conduite d’aspiration ou au bras de chargement relié aux navires amarrés. Le pire scénario serait la rupture complète de la conduite d’aspiration d’alimentation au terminal maritime.	Très faible
Échouement, collision ou heurt de navire	Trois grands scénarios liés au transport de GNL ou de LGN en eaux côtières de la Colombie-Britannique sont envisagés : 1. Échouement ou heurt de navire avec le terminal maritime 2. Collision d’un porteur de GNL ou de LGN avec un autre navire 3. Collision d’un navire d’approvisionnement ou d’ouvriers du projet	Très faible
Collision d’un aéronef avec la tour de torchage	Un aéronef pourrait entrer en collision avec la tour de torches. La hauteur de la tour de torchage sera déterminée dans l’IB.	Très faible
Accidents de la route sur la route 113	Le principal itinéraire routier de Terrace à la collectivité continentale de Gingolx est la route 113. Terrace pourrait être un important centre d’approvisionnement pour le projet, et des travailleurs, des fournitures et de l’équipement pourraient être transportés par la route 113. Cette intensification de la circulation pourrait entraîner des accidents de la route à une fréquence plus grande qu’à l’heure actuelle.	Faible

## 9.5 Mesures d'atténuation préliminaires d'accidents et de défauts

Le projet relèvera, évaluera et, dans la mesure du possible, intégrera une série de mesures de prévention des accidents et des déversements, telles que les suivantes :

- Réaliser toutes les études nécessaires pour éclairer le permis d'installation de GNL de BC OGC
- Mettre en place des contrôles techniques au cours de la conception de projet, comme les suivants, entre autres :
  - Systèmes de détection et d'arrêt d'urgence
  - Barrières de confinement des déversements
  - Mesures de prévention et de protection en cas d'incendie
  - Infrastructure et plans d'évacuation
- Élaboration et mise en œuvre d'un plan d'intervention d'urgence pour l'installation, y compris des mises à jour constantes
- Élaboration d'un plan de gestion de la sécurité pour les opérations et l'entretien de l'installation
- Évaluation de la sécurité maritime axée sur le projet en collaboration avec le gouvernement de Nisga'a Lisims, les Nations autochtones de la région et d'autres organismes gouvernementaux, comme l'indique la section 9.2.4

## 10 EFFETS DE L'ENVIRONNEMENT SUR LE PROJET

### 10.1 Effets potentiels des scénarios environnementaux

Le projet a relevé des effets potentiels préliminaires de l'environnement sur le projet. Un aperçu de ces scénarios est présenté au Tableau 8. Les scénarios définitifs à évaluer, ainsi que l'évaluation de ces scénarios, seront réalisés dans le cadre du processus d'EE-EI.

**Tableau 8 – Scénarios préliminaires des effets possibles de l'environnement sur le projet**

Scénario	Description
Changements climatiques	<p>Quatre des risques liés au climat de la Colombie-Britannique sur le projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hausses des précipitations extrêmes</li> <li>▪ Tempêtes côtières et ondes de tempête</li> <li>▪ Changement dans la configuration et la vitesse des vents</li> <li>▪ Élévation du niveau de la mer</li> </ul> <p>Chacun de ces risques sera évalué dans l'EE-EI au moyen d'évaluations de la probabilité et des conséquences des changements ou des effets sur les CV pertinentes.</p>
Conditions météorologiques exceptionnelles	<p>Les phénomènes météorologiques violents comprennent les températures, les précipitations et les inondations extrêmes, ainsi que les vents forts et la mer agitée. Des températures élevées pourraient avoir une incidence sur le projet en créant une plus forte demande énergétique à des fins de refroidissement ou en rendant les conditions de travail peu sécuritaires en raison de malaises attribuables à la chaleur. Des températures froides pourraient avoir une incidence sur le projet en entraînant des surcharges de glace pour l'infrastructure maritime nécessitant un support de structure supplémentaire ou en augmentant le risque des déplacements jusqu'au site. De fortes précipitations ou des inondations pourraient se produire sous forme de pluie ou de neige et pourraient avoir une incidence sur le projet en endommageant l'infrastructure ou en entraînant des conditions de travail peu sécuritaires. De grands vents et une mer agitée pourraient avoir une incidence sur le projet en endommageant l'infrastructure maritime (par exemple, les systèmes d'amarrage) ou en créant des conditions non sécuritaires sur le MLF.</p>
Séismes et tsunamis	<p>La côte du Pacifique est la zone sismique la plus active au Canada. Selon la magnitude de l'événement et sa distance du site, un séisme se fera probablement sentir sur le projet sous forme de secousses et de vibrations, ce qui pourrait miner l'intégrité structurelle de l'infrastructure maritime et terrestre. De plus, on évaluera la possibilité qu'un séisme entraîne un tsunami local provoqué par un glissement de terrain et une inondation connexe.</p>
Dangers géologiques	<p>Les dangers géologiques sont des risques associés au terrain pour l'infrastructure, comme les glissements de terrain, les coulées de débris, les éboulements, les avalanches et l'érosion. La stabilité géologique du site sera documentée dans le cadre d'études géophysiques et géotechniques.</p>
Feux de forêt	<p>Un feu de forêt pourrait interrompre la construction, la mise hors service ou l'exploitation du projet. L'ampleur des effets d'un incendie sur le projet dépend largement de l'emplacement et de l'envergure de l'événement.</p>

## **10.2 Atténuation préliminaire des effets de l'environnement sur le projet**

Le projet a relevé les mesures d'atténuation suivantes pour éviter et réduire les effets potentiels de l'environnement :

- L'installation de MLF pourra s'adapter aux changements du niveau d'eau, notamment en raison de l'élévation du niveau de la mer et des ondes de tempêtes
- Des limites de l'opération d'accostage des TGNL seront établies en fonction des conditions météorologiques particulières
- Élaboration et mise en œuvre d'un programme de gestion des urgences qui sera modifié au besoin par la CSA et les exigences réglementaires