



REPORT

2150038 Alberta Inc.
De Havilland Field Project
Résumé de la Description Détaillée du Projet

Présenté à :

Agence d'évaluation d'impact du Canada

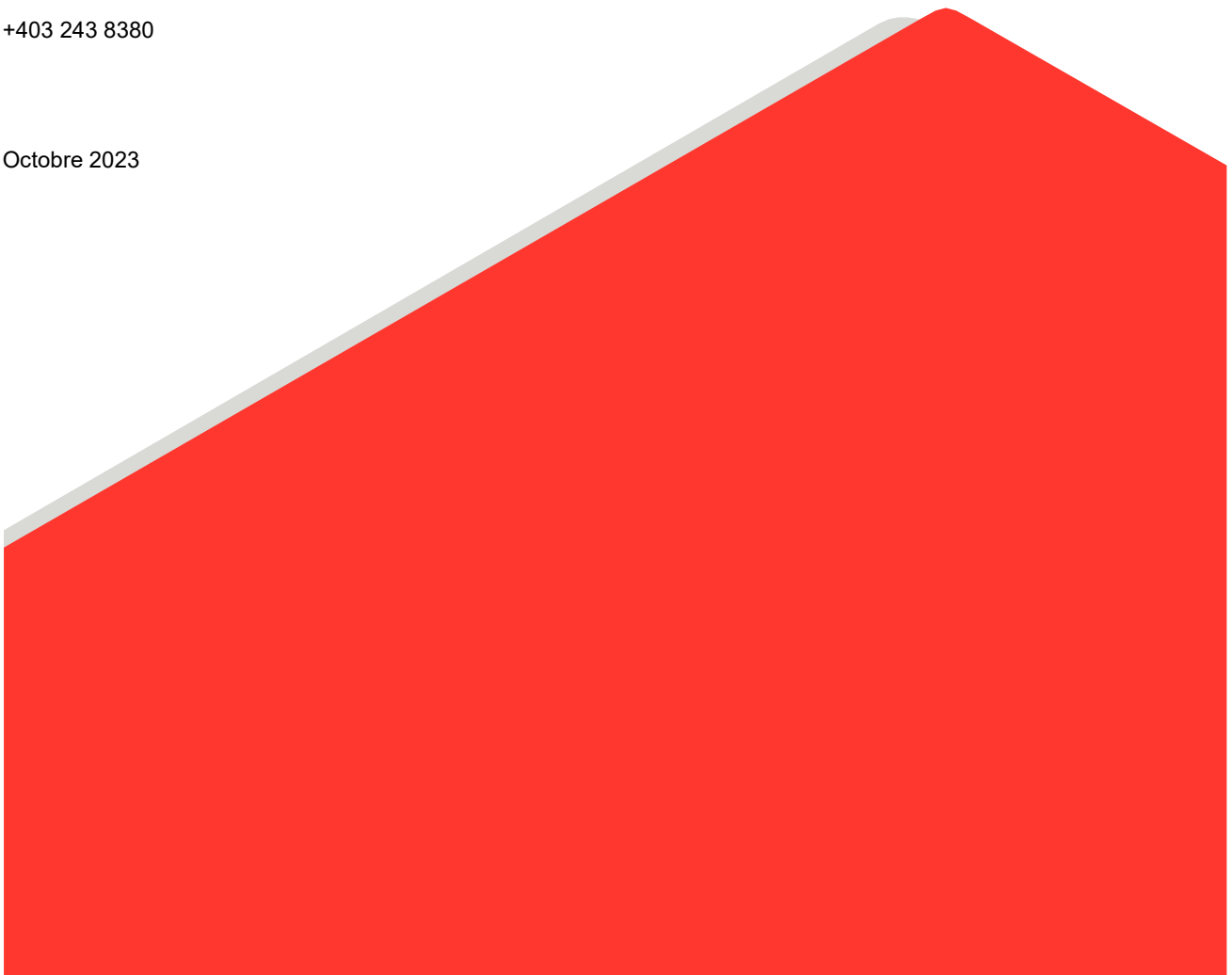
Présenté par :

WSP Canada inc.

237 – 4th Avenue SW, Suite 3300 Calgary, Alberta T2P 4K3, Canada

+403 243 8380

Octobre 2023



Liste de distribution

2150038 Alberta Inc. – un exemplaire électronique

Agence d'évaluation d'impact du Canada – un exemplaire électronique

WSP Canada Inc. – un exemplaire électronique

Table des matières

INTRODUCTION	1
PARTIE A : RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX	1
1.0 NOM DU PROJET, TYPE DE PROJET OU SECTEUR ET EMPLACEMENT PROPOSÉ	1
2.0 NOM ET COORDONNÉES DU SOUMISSIONNAIRE	4
3.0 RELATIONS AVEC LES TERRITOIRES DE COMPÉTENCE OU LES AGENCES	4
3.1 Sensibilisation du public	4
3.2 Activités de consultation exigées par Transports Canada	5
3.3 Réception de la rétroaction	6
3.4 Thèmes clés	6
3.5 Foire aux questions	8
3.6 Consultation à venir	16
4.0 DIALOGUE AVEC LES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES	16
5.0 ÉTUDES PERTINENTES	18
6.0 ÉVALUATIONS STRATÉGIQUES	18
PARTIE B : INFORMATION SUR LE PROJET	18
7.0 RAISON D'ÊTRE ET NÉCESSITÉ DU PROJET	18
8.0 RÈGLEMENT SUR LES ACTIVITÉS CONCRÈTES	19
9.0 ACTIVITÉS ET TRAVAUX CONCRETS LIÉS AU PROJET	20
9.1 Construction	22
9.2 Exploitation	22
9.3 Désaffectation	24
10.0 CAPACITÉ MAXIMALE ESTIMÉE DU PROJET	24
11.0 CALENDRIER DU PROJET	24
12.0 SOLUTIONS DE RECHANGE POUR LE PROJET	25
12.1 Solutions de rechange pour le projet	25
12.2 Autres moyens	25
12.2.1 Emplacement du projet	26

12.2.2	Longueur et orientation de la piste d'atterrissage.....	26
12.2.3	Services d'eau potable.....	27
12.2.4	Services de traitement des eaux usées.....	27
12.2.5	Gestion des eaux pluviales.....	28
12.2.6	Alimentation électrique.....	28
PARTIE C : INFORMATION SUR L'EMPLACEMENT ET CONTEXTE		29
13.0 INFORMATION GÉOGRAPHIQUE		29
14.0 ENVIRONNEMENT PHYSIQUE		32
14.1	Géotechnique.....	32
14.2	Terrains et sols.....	33
14.3	Ressources en eau et communautés végétales.....	33
14.4	Faune.....	34
14.5	Zones importantes et sensibles sur le plan environnemental.....	35
14.6	Étude environnementale de site de phase I.....	35
14.7	Qualité de l'air.....	36
14.8	Bruit.....	37
15.0 CONTEXTE SOCIAL, SANITAIRE ET ÉCONOMIQUE.....		37
15.1	Contexte social.....	37
15.2	Contexte sanitaire.....	40
15.3	Contexte économique.....	41
PARTIE D : PARTICIPATION ET CONSÉQUENCES AU NIVEAU FÉDÉRAL, PROVINCIAL, TERRITORIAL, AUTOCHTONE ET MUNICIPAL		47
16.0 SOUTIEN FINANCIER DES AUTORITÉS FÉDÉRALES.....		47
17.0 UTILISATION DE TERRES FÉDÉRALES DANS LE CADRE DU PROJET.....		47
18.0 INSTANCES AYANT DES POUVOIRS, DES OBLIGATIONS OU DES FONCTIONS EN RAPPORT AVEC L'ÉVALUATION DES IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT.....		47
18.1	Mise à jour réglementaire - Transports Canada et NAV CANADA.....	49
PARTIE E : IMPACTS POTENTIELS DU PROJET		50
19.0 IMPACT POTENTIEL SUR LES POISSONS ET LEUR HABITAT, LES ESPÈCES AQUATIQUES ET LES OISEAUX MIGRATEURS		50

19.1	Poissons et leur habitat et espèces aquatiques.....	50
19.2	Oiseaux migrateurs	51
20.0	MODIFICATIONS DE L'ENVIRONNEMENT SUR LES TERRES FÉDÉRALES, DANS UNE PROVINCE AUTRE QUE CELLE OÙ LE PROJET DOIT ÊTRE RÉALISÉ OU EN DEHORS DU CANADA	53
21.0	IMPACT SUR LES POPULATIONS AUTOCHTONES, Y COMPRIS L'UTILISATION TRADITIONNELLE DES TERRES, LE PATRIMOINE PHYSIQUE ET CULTUREL ET LES RESSOURCES HISTORIQUES, ARCHÉOLOGIQUES ET PALÉONTOLOGIQUES.....	54
21.1	Utilisation Traditionnelle des Terres.....	54
21.2	Patrimoine Physique et Culturel et les Ressources Historiques, Archéologiques et Paléontologiques.....	55
22.0	IMPACT SUR LES CONDITIONS SANITAIRES, SOCIALES ET ÉCONOMIQUES DES PEUPLES AUTOCHTONES.....	56
22.1	Impact potentiel sur la santé	56
22.2	Impacts sociaux potentiels	57
22.3	Impacts économiques potentiels.....	58
23.0	ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE GÉNÉRÉES DANS LE CADRE DU PROJET.....	58
24.0	DÉCHETS ET ÉMISSIONS GÉNÉRÉS DANS LE CADRE DU PROJET	62
24.1	Déchets solides	62
24.2	Eau	62
24.3	Air	62
24.4	Bruit.....	64
RÉFÉRENCES	RÉFÉRENCES	68

TABLEAUX

Tableau 1 : Information concernant les lettres d'avis	5
Tableau 2 : Thèmes clés de la consultation du public.....	7
Tableau 3: Caractéristiques du concept préliminaire du projet De Havilland Field.....	23
Tableau 4: Parcelles de terre à l'intérieur de l'empreinte de la zone de projet.	29
Tableau 5 : Terres fédérales à proximité du site du projet.....	30
Tableau 6 : Instances ayant des pouvoirs, des obligations devoirs ou des fonctions liés aux impacts du projet sur l'environnement.....	47
Tableau 7 : Corrélations potentielles avec les poissons et leur habitat et les espèces aquatiques.....	50
Tableau 8 : Corrélations potentielles avec les oiseaux migrateurs	52

FIGURES

Figure 1 : Emplacement du projet	2
Figure 2 : Plan conceptuel.....	3
Figure 3: Plan de phasage	21
Figure 4 : Résidences potentielles	31
Figure 5 : Taux normalisés de prévalence des maladies chroniques selon l'âge (pour 100 habitants) dans la zone géographique locale de Strathmore et en Alberta (2020).....	40

INTRODUCTION

La société d'ingénierie 2150038 Alberta Inc. (le « soumissionnaire ») est heureuse de soumettre cette description détaillée du projet (DDP) pour le projet de construction du complexe De Havilland Field (le « projet »). La DDP a été préparée en conformité avec les règles et directives de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC), notamment :

- *Règlement sur les renseignements et la gestion des délais* (GC 2019a).
- *Guide de préparation d'une description initiale de projet et d'une description détaillée de projet* (GC 2019b).
- *Évaluation stratégique des changements climatiques* (ECCC 2020).

Le présent document est structuré de façon à présenter les renseignements requis comme exigés par le *Règlement sur les renseignements et la gestion des délais* (GC 2019a).

Le 16 juin 2023, l'AEIC a publié le sommaire des questions (AEIC 2023). La réponse du promoteur au sommaire des questions est présentée à l'annexe A de la DDP. Le cas échéant, les informations demandées dans le sommaire des questions ont également été incluses dans les sections de la DDP et les annexes associées.

PARTIE A : RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

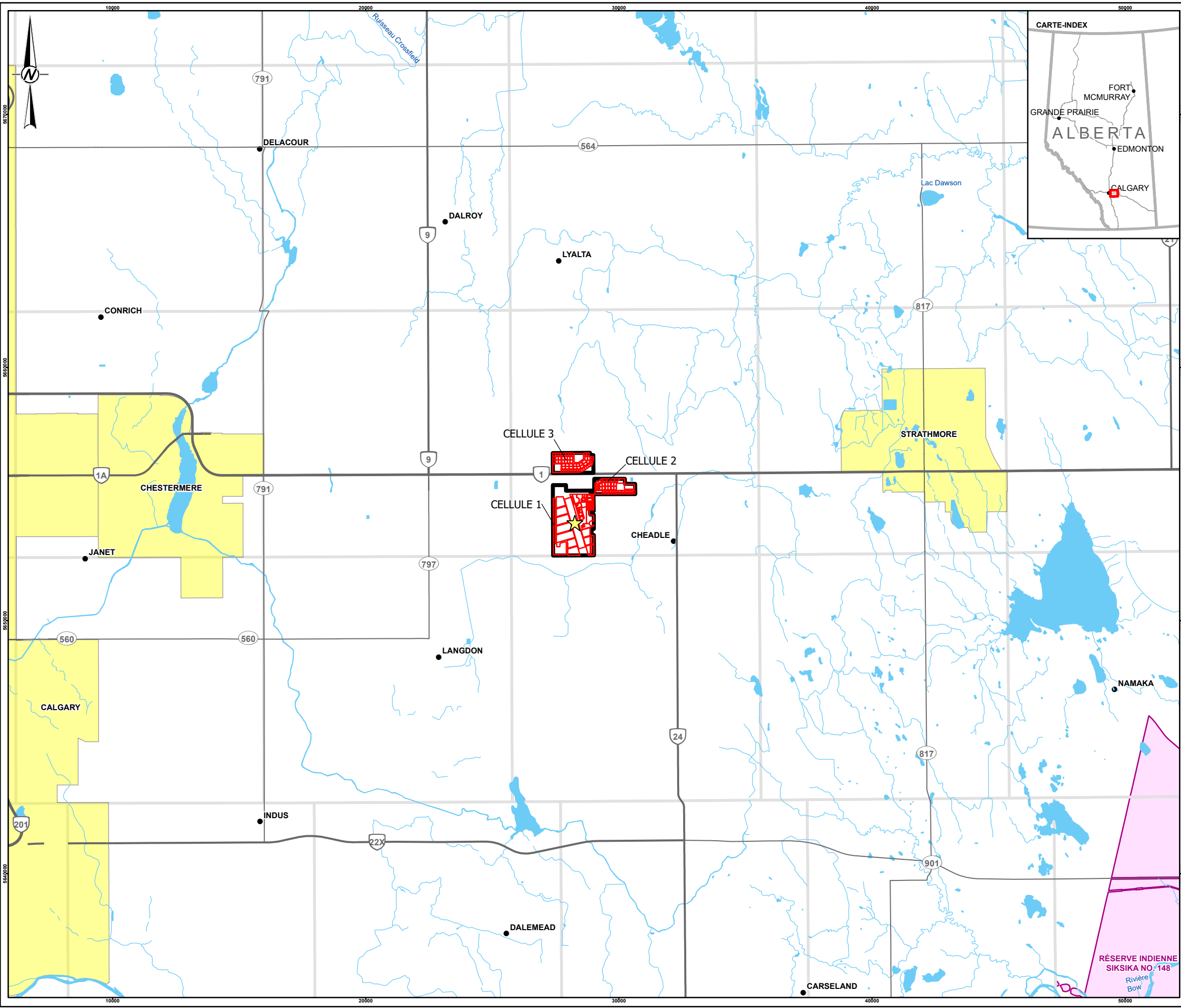
1.0 NOM DU PROJET, TYPE DE PROJET OU SECTEUR ET EMPLACEMENT PROPOSÉ

Le soumissionnaire propose de développer l'usine de construction aéronautique De Havilland Field dans le comté de Wheatland, en Alberta. Le principal pilier du projet sera la société De Havilland Aircraft of Canada (« De Havilland »). De Havilland fera construire un vaste complexe d'installations aérospatiales incluant diverses fonctions, notamment la fabrication, l'assemblage, la maintenance et la réparation d'aéronefs, la logistique et le soutien à la clientèle. Les installations seront appuyées par un campus de bureaux dynamique et un aéroport qui pourra faciliter la livraison des avions prêts pour la mise en service. Selon la terminologie liée à la *Loi sur l'évaluation d'impact*, ce type de projet est pris en compte dans la section Transports du *Règlement sur les activités concrètes* et la nature du projet est une construction d'un aéroport.

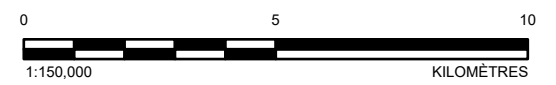
Le site du projet est situé dans la partie ouest du comté de Wheatland. La ville de Strathmore se trouve à environ 11 km vers l'est, la ville de Chestermere est située à environ 13 km vers l'ouest et le hameau de Cheadle est 8 km au sud-ouest du site de projet (figure 1).

Le site proposé occupe une zone de terres agricoles existantes d'une superficie de 1 559,2 acres, ou 631¹ hectares (ha), comprenant trois cellules de développement : un aéroport sur la parcelle de terrain dans la partie sud-ouest (cellule 1) et deux zones commerciales/industrielles sur les parcelles de terrain des parties nord et est du site (cellules 2 et 3). Le concept préliminaire du site de projet est présenté à la figure 2.

¹ La description initiale du projet indique que le site proposé occupe 589,4 ha; cependant, le site proposé est passé à 631 ha en raison de l'ajout de la zone d'étude future dans la partie nord de la cellule 1 (discutée dans la section 9.0).



- LÉGENDE**
- HAMEAU
 - ★ EMPLACEMENT PROPOSÉ DU PROJET
 - AUTOROUTE PRINCIPALE
 - AUTOROUTE SECONDAIRE
 - COURS D'EAU
 - RÉSERVE DE PREMIÈRE NATION
 - LIEU HABITÉ
 - ▭ DÉLIMITATION DU PROJET
 - ▭ EMPREINTE DU PROJET
 - PLAN D'EAU



RÉFÉRENCE(S)
 LES DONNÉES DE BASE PEUVENT ÊTRE OBTENUES AUPRÈS DE GEOGRATIS, © RESSOURCES NATURELLES CANADA. TOUS DROITS RÉSERVÉS, ALTALIS LTD. © GOUVERNEMENT DE L'ALBERTA 2022. TOUS DROITS RÉSERVÉS OU IHS MARKIT CANADA SRI.
 PROJECTION : 3TM 114 ZONE SYSTÈME DE RÉFÉRENCE : NAD 83

CLIENT
2150038 ALBERTA INC.

PROJET
PROJET DE HAVILLAND FIELD

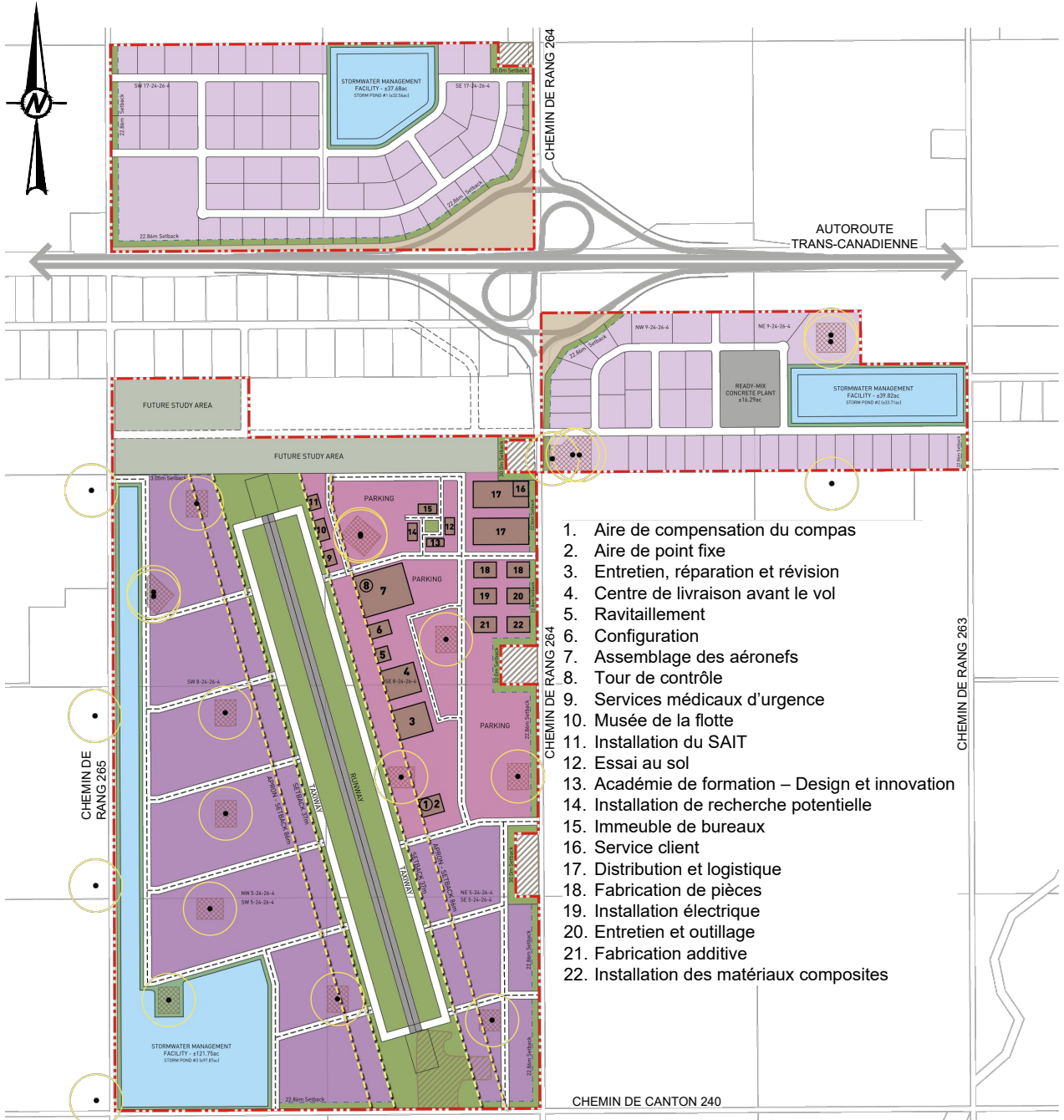
TITRE
EMPLACEMENT DU PROJET

	CONSULTANT	AAAA-MM-JJ	2023-10-19
		CONCEPTION	CA
		PRÉPARATION	LB/PS
		RÉVISION	JP
		APPROBATION	WES

NO. PROJET	CONTRÔLE	RÉV.	FIGURE
22538452		2	1

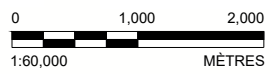
PATH: I:\CLIENTS\150308_ALBERTA_INC\22538452\Map\Project\General\Final_PD\French\22538452_FIG1_EMPLACEMENT DU PROJET REV2.dwg PRINTED ON: AT 2:56:47 PM

IF THIS MEASUREMENT DOES NOT MATCH WHAT IS SHOWN, THE SHEET SIZE HAS BEEN MODIFIED FROM: ANSI B



1. Aire de compensation du compas
2. Aire de point fixe
3. Entretien, réparation et révision
4. Centre de livraison avant le vol
5. Ravitaillement
6. Configuration
7. Assemblage des aéronefs
8. Tour de contrôle
9. Services médicaux d'urgence
10. Musée de la flotte
11. Installation du SAIT
12. Essai au sol
13. Académie de formation – Design et innovation
14. Installation de recherche potentielle
15. Immeuble de bureaux
16. Service client
17. Distribution et logistique
18. Fabrication de pièces
19. Installation électrique
20. Entretien et outillage
21. Fabrication additive
22. Installation des matériaux composites

Espaces visés	Espace ouvert	Installations de fabrication De Havilland	Chemin privé	Retrait de 100 m du puits
Ferme existante	Industriel et commercial	Installation de gestion des eaux pluviales	Puits de gaz existant	Retrait de 86 m du tablier
Élargissement des voies routières (variable)	Aviation et industriel	Bassin d'orage	Zone de location de puits	Retrait de 37 m
Zone d'étude future	Centrale à béton		Marge de retrait du bâtiment	




OBTENUES DE B&A 1905-31 WHEATLAND COUNTY WEST HWY1
 FIGURE 2 – PLAN CONCEPTUEL D'AMÉNAGEMENT, 2150038 ALBERTA INC. MAI 2023.
 PROJECTION : 3TM 114 ZONE SYSTÈME DE RÉFÉRENCE : NAD83

CLIENT
 2150038 ALBERTA INC.

PROJET
PROJET DE HAVILLAND FIELD

CONSULTANT



JJ-MM-AAAA	20-10-2023
CONCEPTION	WES
PRÉPARATION	RFM
RÉVISION	JP
APPROBATION	WES

TITRE
PLAN CONCEPTUEL D'AMÉNAGEMENT

NO. PROJET	NO. CONTRÔL	RÉV.	FIGURE
22538452	1000-HS-0002	0	2

2.0 NOM ET COORDONNÉES DU SOUMISSIONNAIRE

Nom du projet :	Projet De Havilland Field
Nom du soumissionnaire :	2150038 Alberta Inc.
Adresse du soumissionnaire :	Suite 1100, 747 Fort Street Victoria, British Columbia V8W 3E9
Personne-ressource principale :	Chadi Beydoun Directeur de développement immobilier 2150038 Alberta Inc. Téléphone : 250 588-2511 Courriel : cbeydoun@westerkirk.ca Site Web : https://dehavillandfield.com/

3.0 RELATIONS AVEC LES TERRITOIRES DE COMPÉTENCE OU LES AGENCES

Des activités de consultation ont eu lieu pour favoriser l'obtention des approbations du comté de Wheatland, de Transports Canada et de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada. Les activités ont servi à présenter le projet à la collectivité et à annoncer les événements portes ouvertes. Des détails sont fournis ci-dessous. Des avis précis de Transports Canada étaient requis pour appuyer la période de consultation officielle de 45 jours et coïncidaient avec des efforts plus larges de sensibilisation du public.

3.1 Sensibilisation du public

La section suivante présente la chronologie des efforts de sensibilisation du public en ce qui a trait à l'annonce officielle du projet, le site Web du projet, les lettres d'avis et les événements portes ouvertes.

L'annonce officielle du projet a eu lieu le 21 septembre 2022. Le communiqué de presse a également été publié sur le site Web du projet. Lancé le 21 septembre 2022, le site Web du projet, DeHavillandField.com, fournit des détails sur le projet, l'échéancier et les ressources clés. En date de décembre 2022, on dénombre :

- plus de 13 000 visites uniques au site Web;
- 275 consultations de la page des possibilités de carrière du site Web de De Havilland Canada par des utilisateurs;
- plus de 50 inscriptions par des parties prenantes pour les mises à jour concernant le projet;
- plus de 50 messages envoyés à l'adresse courriel du projet.

Le soumissionnaire a envoyé des lettres d'avis liées au projet, comme indiqué dans le tableau 1.

Tableau 1 : Information concernant les lettres d'avis

Date d'envoi	Lettre et objectif	Zone de distribution
20 septembre 2022	Avis concernant l'annonce Un préavis de l'annonce publique du 21 septembre a été livré en main propre aux personnes habitant près du site.	Résidents ruraux habitant près du site et hameau de Cheadle
26 octobre 2022	Invitation à l'événement portes ouvertes pour le hameau de Cheadle. L'invitation a été livrée en main propre aux résidents des quartiers avoisinants. La lettre fournissait également des détails sur les événements à Strathmore et à Langdon.	Dans un rayon de 1 mile (1,6 km) autour du site, ainsi que dans le hameau de Cheadle
4 novembre 2022	Invitation à l'événement pour les résidents dans un rayon de 4 km. Pour respecter les exigences de Transports Canada, une lettre a été livrée en main propre aux résidents habitant dans un rayon de 4 km autour du site afin de les renseigner sur le projet et d'inviter des parties prenantes aux événements portes ouvertes de Langdon et de Strathmore.	Au-delà du rayon de 1 mile (1,6 km) et de Cheadle, mais à l'intérieur d'un rayon de 4 km autour du site
24 novembre 2022	Avis envoyé aux aérodromes. Une lettre a été envoyée par courrier recommandé à tous les aérodromes et plateformes d'hélicoptère dans un rayon de 30 NM (55,56 km) de l'aérodrome proposé afin de communiquer de l'information sur le projet et des renseignements sur les personnes à contacter. La lettre demandait un retour d'information d'ici le 15 janvier 2023.	30 miles nautiques (55,56 km)

En novembre 2022, l'équipe de projet a tenu trois événements publics à Cheadle, à Langdon et à Strathmore (un dans chaque municipalité) pour communiquer des renseignements détaillés, répondre aux questions et sonder l'opinion de la collectivité. L'annexe A du document de la DDP fournit de l'information sur la réponse des parties prenantes au programme de consultation du public, ainsi que des exemples des communiqués de presse, des panneaux pour les événements portes ouvertes, des lettres d'avis et des affiches du site.

3.2 Activités de consultation exigées par Transports Canada

Transports Canada exige la tenue d'activités précises de consultation avant d'approuver la construction d'un nouvel aérodrome et le début des travaux. Les activités précédant la consultation pour le projet De Havilland Field comprenaient des démarches auprès de Transports Canada, le prestataire de services de navigation aérienne, et du comté de Wheatland. À titre d'autorité locale responsable de l'utilisation des terrains, l'administration et le conseil du comté de Wheatland County ont reçu des mises à jour concernant le projet sur une base régulière. La période officielle de consultation est en cours et fait suite à l'envoi d'avis aux propriétaires fonciers de la région, aux aérodromes de la région et à la collectivité. Dans le cadre des exigences de Transports Canada relatives à la consultation, nous avons eu recours aux méthodes de communication d'avis suivantes :

- Installation d'affiches sur le site – 4 novembre 2022
- Envoi de lettres à la collectivité et aux propriétaires fonciers de la région – 26 octobre et 4 novembre 2022
- Transmission d'avis aux autres aérodromes – 24 novembre 2022
- Rapport sommaire des activités de consultation – 23 mars 2023
 - Une lettre fournie électroniquement par Transports Canada le 3 avril 2022. Transports Canada a demandé au promoteur d'impliquer également NAV CANADA.

- Le promoteur a présenté une proposition de projet à NAV CANADA pour commentaires. Le 23 février 2023, NAV CANADA a répondu qu'il ne s'opposait pas au projet tel que présenté, sous réserve des conditions énumérées à la section 18.1 de la DDP.

3.3 Réception de la rétroaction

Les parties prenantes ont donné leur rétroaction lors des événements portes ouvertes, par l'intermédiaire de courriels envoyés à l'équipe de projet et en remplissant des formulaires de rétroaction (papier et en ligne). Les commentaires recueillis durant les activités de sensibilisation du public ont été compilés et analysés, puis regroupés selon le thème. Au cours de la première phase de sensibilisation, le soumissionnaire a reçu :

- 57 formulaires de commentaires (42 formulaires papier et 15 formulaires en ligne). Les formulaires de commentaires demandaient aux membres de la collectivité de faire part de leurs questions et commentaires à propos du projet.
- Plus de 50 messages ont été envoyés à l'adresse courriel et au site Web du projet. La plupart des messages étaient des questions à l'égard de partenariats, de possibilités de carrière et d'occasions professionnelles pour des sous-traitants. Huit courriels provenaient de membres de la collectivité voulant transmettre leurs questions et préoccupations à propos du projet. Quatre courriels concernaient la consultation sur l'aérodrome.

3.4 Thèmes clés

Les thèmes présentés sommairement au tableau 2 sont fondés sur des commentaires distincts transmis à l'aide des formulaires de commentaires écrits, de formulaires de commentaires en ligne et de courriels des parties prenantes. Les réponses aux questions des parties prenantes peuvent être trouvées à la section 3.5. Les thèmes sont classés selon le nombre d'occurrences. Selon les commentaires formulés lors des événements et transmis dans les formulaires de commentaires, la communauté élargie a manifesté son soutien au projet et son enthousiasme quant aux opportunités que ce dernier représente. Cette opinion est manifeste dans les thèmes Avantages économiques et Emploi.

Les parties prenantes habitant près du projet étaient plus enclines à exprimer leurs préoccupations à l'égard de l'incidence sur leur qualité de vie. De plus, la majorité de la rétroaction transmise par courriel provenait des voisins du site. Les commentaires qui revenaient le plus souvent de la part de ce groupe étaient liés à l'incidence sur le transport, les enjeux touchant la qualité de vie et des questions à propos de l'aérodrome.

Tableau 2 : Thèmes clés de la consultation du public

Thème	Sommaire
Transport <i>16 mentions</i>	Les parties prenantes sont préoccupées par l'incidence sur la circulation dans la région et veulent se renseigner sur les mises à niveau des infrastructures. Des clarifications ont été demandées à propos des plans proposés pour la mise à niveau des infrastructures, le calendrier de construction et les volumes de circulation routière une fois que le site sera opérationnel. Certains ont émis des préoccupations en matière de sécurité sur les routes de la région en raison d'un accroissement de la circulation.
Qualité de vie des voisins <i>15 mentions</i>	Certains voisins s'inquiétaient d'une diminution possible de leur qualité de vie en raison de la perte de vues, de changements apportés à l'utilisation des terres agricoles ainsi que de l'incidence du bruit, de la lumière et des émissions atmosphériques provenant du site. Certains s'inquiétaient des répercussions de l'exploitation du site sur les valeurs foncières dans la région. Comme on s'attend à ce qu'un grand nombre de personnes se rendent au site, plusieurs personnes se préoccupaient de l'augmentation potentielle de la circulation locale et d'une incidence négative sur les activités agricoles. Les commentaires portant sur la qualité de vie provenaient de voisins du site qui voulaient se renseigner sur les méthodes d'atténuation et de surveillance continue que l'équipe de projet allait potentiellement mettre en œuvre pour répondre à leurs préoccupations.
Avantages économiques <i>14 mentions</i>	Les commentaires mentionnant des possibilités économiques reflétaient le soutien pour le projet et une fierté à l'égard des opportunités créées par la construction du complexe De Havilland Field. Les parties prenantes voyaient les opportunités économiques pour la région et la province d'un bon œil. Des exemples précis des avantages mentionnés comprenaient des possibilités d'emploi, des mises à niveau liées au transport et aux services, des programmes éducatifs et des formations, ainsi qu'une croissance de la population et des dépenses de consommation dans les communautés locales.
Emploi <i>12 mentions</i>	La plupart des commentaires témoignaient d'un enthousiasme à l'égard des possibilités d'emploi de haute qualité offertes par De Havilland dans la région pour des personnes possédant divers types d'expertise et différents antécédents professionnels. Ceux qui souhaitent continuer à vivre et à travailler dans le comté de Wheatland y voyaient un avantage, particulièrement les personnes plus jeunes. Les parties prenantes ont demandé plus de détails sur le début de la période d'embauche. Ils voulaient également savoir si le processus allait privilégier la population locale et si des employés actuels de De Havilland allaient devoir déménager dans la région. On a suggéré d'inclure des programmes de formation permettant aux jeunes d'apprendre des métiers.
Aérodrome <i>10 mentions</i>	Certains répondants ont posé des questions générales sur le nombre prévu de vols hebdomadaires, le type d'exploitation d'aérodrome et les trajectoires de vol proposées. La plupart de ces questions étaient posées dans une optique de qualité de vie. Certaines personnes s'inquiétaient d'un accroissement progressif des activités de l'aérodrome et croyaient que les prévisions actuelles quant au nombre de vols allaient être revues à la hausse avec de nouveaux développements. Certaines personnes voulaient des clarifications à l'égard de l'obtention de permis pour utiliser des drones privés dans la région de Cheadle.
Emplacement et concept du site <i>10 mentions</i>	Les questions et les commentaires émis à propos du concept du site, de son emplacement et de l'utilisation proposée des terres comprenaient des demandes d'information supplémentaire à propos de l'apparence du site et de la raison du choix du comté de Wheatland parmi les sites possibles. Les parties prenantes ont demandé des clarifications concernant la raison d'être d'un district sous contrôle direct, l'incidence des changements apportés à l'utilisation des terres sur les voisins du site et la possibilité qu'une modification du plan de quartier de la zone entraîne une augmentation des taux de taxation.
Services <i>10 mentions</i>	Certains répondants ont posé des questions générales sur les plans concernant les services, dont les emplacements proposés et les types de services prévus dans le projet. Certaines personnes étaient préoccupées par l'incidence potentielle sur les puits locaux, les risques posés par une mauvaise gestion des eaux usées et les effets sur la qualité de l'eau dans la région. Des parties prenantes ont demandé ce qui allait arriver si les options de service privilégiées pour le site n'étaient pas possibles.
Utilisation de terres agricoles <i>10 mentions</i>	La région a une longue histoire d'activités agricoles. Certains voisins locaux étaient déçus de voir le développement mis en œuvre. Ils s'inquiétaient des répercussions des opérations industrielles sur les exploitations agricoles aux alentours du site.

Tableau 2 : Thèmes clés de la consultation du public

Thème	Sommaire
Consultation publique <i>10 mentions</i>	De nombreux répondants ont manifesté leur enthousiasme pour les possibilités de participation au projet en personne et en ligne. Les participants aux événements portes ouvertes ont également exprimé leur satisfaction générale à l'égard de l'information présentée en personne lors de ces événements et des réponses à leurs questions fournies par l'équipe.
Sécurité <i>7 mentions</i>	Les résidents de la région ont également fait part de préoccupations à l'égard des impacts potentiels sur leur sécurité en raison de l'exploitation du site. Ils ont mentionné des problèmes de sécurité liés au fait de vivre près d'un aérodrome, des problèmes liés aux essais d'aéronefs et des problèmes de sécurité liés à la circulation. Un répondant voulait savoir si des plans pour sensibiliser les employés et les entrepreneurs du site à la sécurité rurale avaient été mis en place.
Environnement <i>5 mentions</i>	L'incidence potentielle sur les oiseaux migrateurs et d'autres espèces naturelles a également été soulevée à titre de préoccupation par les répondants. D'autres ont mentionné que la pollution locale pourrait être un problème. Une personne habitant dans la région a exprimé son souhait que des investissements soient réalisés dans les énergies renouvelables afin de favoriser une réduction de la pollution.
Interface avec le voisinage <i>4 mentions</i>	Certaines personnes ont mentionné leur souhait que des écrans appropriés soient érigés afin d'atténuer les impacts visuels pour les voisins. Ont notamment été proposés des talus, des boisés et de la végétation.
Échéancier <i>3 mentions</i>	Comme de nombreux répondants ont offert leur appui général au projet, certains ont posé des questions sur la date de début prévue pour les mises à niveau des infrastructures et les travaux de construction sur le site. Certaines personnes étaient enthousiasmées par les possibilités d'emploi qu'elles associaient au début des travaux de construction.
Renseignements généraux <i>9 mentions</i>	Ces commentaires témoignaient d'un appui au projet. Une personne a posé une question sur les possibilités pour des partenariats communautaires entre De Havilland et des groupes locaux.

3.5 Foire aux questions

Le soumissionnaire a préparé des réponses aux questions émanant de la rétroaction. La majorité des questions reçues par l'intermédiaire de la rétroaction ont été posées par des personnes habitant près du site et la communauté avoisinante. Le promoteur a rencontré les personnes habitant près du site le 8 avril 2023. Les questions ont été groupées par thème et triées par ordre alphabétique selon le nom de thème. Le soumissionnaire continuera d'accepter des questions des membres de la communauté et d'y répondre. Pour ce faire, il tiendra à jour une foire aux questions sur le site Web du projet.

Aérodrome

Question	Réponse
Le projet De Havilland Field sera-t-il opérationnel en tout temps (24 h sur 24, 7 jours sur 7)?	Nous ne prévoyons pas que l'exploitation de l'aérodrome soit effectuée sur une base continue (24 h sur 24, 7 jours sur 7).
Quel est le nombre de vols prévu sur une base hebdomadaire?	Après la mise en service de l'aérodrome, il devrait y avoir un nombre relativement faible de vols, soit probablement de deux à six vols par semaine.
Est-il possible que d'autres sociétés aérospatiales viennent s'installer au complexe De Havilland Field et causent une augmentation du nombre de vols prévus dans l'avenir?	Le nouvel aérodrome sera utilisé principalement pour soutenir les installations de fabrication de De Havilland Canada. Les vols en destination et en provenance du complexe De Havilland Field serviront à la mise à l'essai d'aéronefs ou à la livraison d'aéronefs.
Prévoyez-vous que des avions de services de messagerie/cargo, des opérateurs de hangars privés ou des avions commerciaux utilisent l'aérodrome?	L'aérodrome proposé sera utilisé principalement pour soutenir les installations de fabrication de De Havilland Canada. Cependant, il est possible que d'autres sociétés viennent s'établir sur le site du projet De Havilland Field et utilisent l'aérodrome.
L'orientation de la piste d'atterrissage va-t-elle être modifiée de quelque façon?	La piste d'atterrissage va s'étendre du nord-nord-ouest au sud-sud-est sur la propriété, mais elle pourrait être réorientée légèrement vers l'ouest en fonction de discussions avec les détenteurs des droits sur les ressources naturelles.
Les utilisateurs de drone/système d'aéronef télépiloté peuvent-ils demander une autorisation pour des opérations spéciales de drones dans la région de Cheadle?	Transports Canada est mieux placé pour répondre aux questions à l'égard des règlements régissant les licences de pilote de drone.
Quelle est la trajectoire de vol proposée? Les avions vont-ils voler au-dessus de Cheadle? La trajectoire de vol proposée a-t-elle été choisie afin de réduire l'impact sur les voisins du site?	La piste d'atterrissage est orientée du nord-nord-ouest au sud-sud-est. Nous avons choisi cette orientation en fonction de variables comme la vitesse moyenne et la direction du vent. Elle est optimale pour les aéronefs qui devraient utiliser la piste d'atterrissage du site de De Havilland pour décoller et atterrir. La piste d'atterrissage pourrait être légèrement réorientée vers l'ouest selon l'issue des discussions avec les détenteurs des droits sur les ressources naturelles.
Transports Canada va-t-il mettre en place des exigences pour réduire les impacts d'oiseaux ayant une incidence sur les exploitations agricoles?	Selon notre manuel d'exploitation d'aérodrome, le complexe De Havilland Field va mettre en œuvre un plan de gestion visant à réduire les conflits entre les espèces naturelles et les aéronefs. Après cette mise en œuvre, le complexe De Havilland Field s'efforcera d'atténuer toute incidence sur les exploitations agricoles avoisinantes. Le promoteur s'est engagé à poursuivre le dialogue avec les groupes autochtones au fur et à mesure de l'avancement du projet, afin de répondre à leurs préoccupations et à leurs aspirations en ce qui concerne le développement du projet.

Emploi

Question	Réponse
Quels types de possibilités d'emploi seront offerts par le complexe De Havilland Field?	Le nouvel aéroport et le parc aéronautique permettront de créer une variété d'emplois locaux à salaire élevé dans l'industrie aérospatiale. L'exploitation nécessitera l'embauche de travailleurs en fabrication, d'ouvriers qualifiés, de personnel d'installations, d'exploitation et de gestion, et plus encore.
Prévoyez-vous de relocaliser les employés actuels de De Havilland pour travailler au complexe De Havilland Field?	À l'heure actuelle, nous nous attendons à ce que tous les employés de De Havilland viennent à travailler sur le site De Havilland Field. Cependant, c'est un long processus et, selon le secteur d'activité dans lequel un employé travaille, un transfert au site du projet pourrait ne pas arriver avant plusieurs années.
Quand comptez-vous commencer à embaucher du personnel pour le projet De Havilland Field?	Veillez consulter la page Carrières de De Havilland Canada pour voir les possibilités d'emploi actuellement offertes. Vous pouvez également vous inscrire aux alertes-emplois pour être informé des nouveaux postes correspondant à vos compétences et intérêts dès qu'ils sont vacants.
Y aura-t-il des possibilités d'emploi pour les résidents de la région?	Le projet De Havilland Field va privilégier l'embauche locale lorsque ce sera possible.
Y aura-t-il des possibilités d'emploi pour les jeunes (âgés de 14 à 18 ans) ou des possibilités d'emploi pour les étudiants du secondaire participant à des programmes à double reconnaissance de crédit ou d'apprentissage de métier?	Nous allons offrir une vaste gamme de possibilités d'emploi durant la phase de construction et le lancement des activités de fabrication. Nous allons chercher à nous doter d'une main-d'œuvre très diverse, y compris de jeunes travailleurs. Nous allons collaborer avec des écoles secondaires locales et des établissements post-secondaires pour fournir des programmes de formation qui correspondent aux besoins en matière d'emploi pour les différentes phases du projet De Havilland Field, dont l'exploitation du site.

Environnement

Question	Réponse
Quelles mesures de protection des espèces naturelles avez-vous mises en place?	Les espèces naturelles sont protégées en Alberta en vertu de la <i>Loi sur la faune</i> de l'Alberta, et les oiseaux migrateurs sont protégés également par la <i>Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs</i> . Une évaluation biophysique a été préparée afin d'évaluer la zone du projet et de faire des recommandations pour assurer la protection des éléments importants du milieu naturel, dont les espèces naturelles. Les espèces répertoriées dans l'étude ne sont pas en danger. Le projet De Havilland Field envisage de mettre en œuvre plusieurs mesures environnementales pour aider à minimiser les effets potentiels sur les oiseaux migrateurs, leurs nids, leurs œufs ainsi que les zones humides et la végétation.
Les zones humides actuelles vont-elles être perturbées par le projet?	La zone du projet est composée de terres agricoles cultivées avec des cours d'eau intermittents, des plans d'eau et des marécages éphémères, mais nous devons souligner que le site ne comprend pas de cours d'eau qui sont présents à longueur d'année. Nous nous attendons à ce que le développement du site entraîne l'élimination de ses zones humides intermittentes.

Renseignements généraux

Question	Réponse
Comment les habitants de la région peuvent-ils s'informer de l'avancement du projet? De façon générale, les résidents du comté Rocky View ne reçoivent pas de mises à jour par l'intermédiaire du comté de Wheatland.	Nous invitons les personnes intéressées à s'inscrire sur notre site Web de projet afin de recevoir des mises à jour. L'information concernant le projet sur le site Web DeHavillandField.com va régulièrement être mise à jour.
Le projet vise-t-il à atteindre des objectifs précis en matière de responsabilité sociale (c'est-à-dire en ce qui a trait à l'environnement, à la jeunesse, aux aînés, au sport, à la culture, aux loisirs, etc.)?	De Havilland a l'intention de s'investir dans le comté de Wheatland et la communauté de la région, ainsi que de soutenir des initiatives louables et des organisations qui en valent la peine.

Interface et écrans

Question	Réponse
Quels types d'écrans et de zones tampons prévoyez-vous d'installer autour du site?	Le projet De Havilland Field va s'efforcer de réduire l'impact visuel de nos opérations sur les voisins des alentours en se conformant aux lignes directrices du comté de Wheatland en matière d'aménagement paysager et d'écrans et en installant des zones tampons et des retraits le long de la bordure de la propriété.
Allez-vous installer des éléments d'aménagement paysager et des zones tampons autour des résidences existantes adjacentes au site?	L'équipe du projet De Havilland Field va communiquer avec les voisins adjacents pour discuter des options en matière d'écran durant la phase de conception détaillée. Il va y avoir un retrait d'au moins 30 mètres entre la zone de développement et les propriétés adjacentes avec des éléments d'aménagement paysager pouvant soutenir des écrans.

Sécurité

Question	Réponse
Allez-vous mettre en place des programmes de sécurité pour éduquer les employés, les entrepreneurs et les visiteurs accédant au site?	Nous allons élaborer un programme de santé et sécurité pour nous assurer que les employés et les entrepreneurs respectent les exigences en matière de sécurité du site. Les exigences en matière de sécurité comprendront des procédures de sécurité à suivre lors d'interactions avec de l'équipement d'exploitation agricole, des pratiques de conduites sécuritaire et d'autres éléments à prendre en compte.
Les résidents du secteur devraient-ils s'inquiéter de dangers liés aux essais en vol?	Les essais d'aéronefs sont menés en suivant des pratiques et des procédures de sécurité rigoureuses afin de protéger les personnes au sol et celles qui sont à bord des aéronefs.
Quels services d'urgence sont requis pour le site?	Nous allons construire des installations de services d'urgence sur le site pour répondre aux situations d'urgences sur le terrain d'aviation. Les services d'urgence du comté vont répondre aux situations d'urgence dans les bâtiments ou autour de ceux-ci. Nous allons envisager de conclure des ententes de collaboration en matière d'intervention d'urgence avec le comté de Wheatland.

Qualité de vie des résidents de la région

Question	Réponse
Quels efforts allez-vous déployer dans le but de réduire la pollution lumineuse émise par le site?	Le projet De Havilland Field s'engage à surveiller et à réduire les impacts liés au projet. Le projet va se conformer aux exigences en matière de ciel étoilé imposées par le règlement municipal sur l'utilisation des terres du comté qui vise à réduire la pollution lumineuse et les effets nuisibles des lumières vives pour les propriétaires de terrains adjacents, tout en protégeant les espèces naturelles et leur habitat.
Quel sera l'impact du bruit généré par le site sur les voisins des alentours, le hameau de Cheadle et les autres zones résidentielles?	Nous sommes en train d'effectuer une étude sur le bruit afin de déterminer les niveaux de bruit que nous croyons que le projet va générer et allons communiquer plus d'information à ce sujet dès qu'elle sera disponible.
Allez-vous surveiller les niveaux de bruit de façon active? Où allez-vous effectuer cette surveillance du bruit?	Nous allons effectuer une étude sur le bruit dans le cadre de notre processus de conformité réglementaire, mais nous ne prévoyons pas surveiller le bruit de façon continue.
L'exploitation du site De Havilland Field va-t-elle avoir une incidence négative sur la qualité de l'air dans la région?	Nous nous attendons à ce que la construction et l'exploitation du site aient une faible incidence sur la qualité de l'air étant donné les mesures d'atténuation que nous allons prendre pour limiter les émissions. Ces mesures d'atténuation comprennent : <ul style="list-style-type: none"> ■ L'équipement stationnaire et mobile va satisfaire aux normes fédérales en vigueur en matière d'émissions dans les cas où elles s'appliquent et sera entretenu de façon régulière. ■ Nous allons mettre en œuvre des stratégies d'élimination de la poussière dans les zones de construction et sur les routes pour réduire la poussière au besoin. ■ Nous allons gérer la circulation liée au projet afin d'optimiser les itinéraires et de minimiser les déplacements sur les voies publiques.
Que fera De Havilland pour atténuer les effets sur le bétail en raison des opérations?	Le projet De Havilland Field s'engage à surveiller et à réduire les impacts liés au projet, incluant les effets sur les exploitations agricoles avoisinantes.
Comment allez-vous surveiller les effets de la construction, comme la poussière et le bruit?	Nous allons élaborer un plan de gestion de la construction afin de nous assurer de limiter les effets de la construction sur les voisins des alentours et de conformer à tous les règlements municipaux du comté. Il sera possible de joindre des représentants du projet De Havilland Field tout au long de la phase de construction afin de poser des questions ou de faire part de préoccupations. Le promoteur s'est engagé à poursuivre le dialogue avec les groupes autochtones au fur et à mesure de l'avancement du projet, afin de répondre à leurs préoccupations et à leurs aspirations en ce qui concerne le développement du projet. Veuillez consulter la section 24.4 pour la procédure de plainte relative au bruit.
Que va faire le projet De Havilland Field pour compenser la diminution de la valeur foncière des terres adjacentes?	Nous ne pensons pas que le projet De Havilland Field va entraîner une diminution de la valeur foncière des terres agricoles des alentours.
Que faites-vous pour atténuer les impacts du développement industriel sur les voisins adjacents? Les voisins vont-ils obtenir une compensation pour la diminution de leur qualité de vie?	Le projet De Havilland Field s'engage à répondre aux préoccupations des voisins. Nous allons prendre un certain nombre de mesures d'atténuation, comme l'aménagement de talus et de boisés, ainsi que la mise en œuvre de techniques d'atténuation de la lumière et du bruit afin d'éliminer les effets de nos installations sur les propriétaires habitant près du site. Fournir une indemnisation n'est pas une pratique courante des soumissionnaires du projet et nous ne nous attendons pas à le faire dans le cadre du projet De Havilland Field.

Services

Question	Réponse
Comment allez-vous traiter les eaux usées sur le site? Prévoyez-vous d'utiliser des étangs d'épuration?	Le plan actuel prévoit d'utiliser une station d'épuration pour traiter les eaux usées. Les effluents traités par la station d'épuration seraient temporairement stockés dans un bassin de rétention des effluents traités en vue d'une utilisation ultérieure comme eau d'irrigation.
Prévoyez-vous d'utiliser de l'eau de puits si vous n'êtes pas en mesure d'accéder à l'eau de la canalisation d'eau régionale de Calgary-Est?	Le plan actuel prévoit de construire une conduite maîtresse, une station de pompage et un réservoir dans la zone du plan afin de recevoir l'eau de la canalisation d'eau régionale de Calgary-Est qui passe près du site au sud. Une solution de rechange serait de recevoir l'eau de la ville de Langdon. Advenant qu'aucune de ces options ne soit disponible, nous allons examiner la faisabilité d'utiliser des puits. L'utilisation de puits ne sera envisagée qu'après une étude détaillée des eaux souterraines par le comté de Wheatland.
Le site compte-t-il utiliser le lac Weed pour la gestion des eaux pluviales? Le fossé du lac Weed a tendance à déborder.	La construction d'une conduite de refoulement vers le fossé du lac Weed est envisagée dans le plan de conception de la zone, mais ce n'est pas l'option privilégiée. Les méthodes privilégiées comprennent un stockage sur place à l'aide d'étangs collecteurs d'eaux pluviales, et de disperser l'eau à l'aide de l'évaporation et de l'irrigation locale.
La station de pompage et les installations de traitement vont-elles produire des émissions, du bruit ou des odeurs?	Le projet De Havilland Field va collaborer avec le comté Wheatland pour mettre en place une stratégie directrice à l'égard des services. Nous allons déterminer le besoin d'avoir recours à une station de pompage et des installations de traitement à la phase du lotissement. Le projet De Havilland Field s'engage à surveiller et à réduire les impacts liés à l'exploitation du site.
Comment le site sera-t-il alimenté en électricité? Va-t-il avoir besoin d'une centrale électrique?	Le projet fera appel à FORTIS Alberta pour entamer la conception préliminaire du système électrique nécessaire pour alimenter ce développement.
Les eaux souterraines vont-elles être perturbées par le développement proposé?	Nous n'anticipons pas de conséquences sur les eaux souterraines découlant de la construction et de l'exploitation du complexe De Havilland Field.
Pourquoi les plans concernant les services n'ont-ils pas encore été confirmés?	Lorsque le projet sera à la phase de conception détaillée, le projet De Havilland Field va collaborer avec le comté de Wheatland pour évaluer d'autres options dans le cadre d'une stratégie directrice de services qui est en cours d'élaboration par le comté afin de déterminer la meilleure façon de relier la zone aux services publics.

Conception et emplacement du site

Questions	Réponse
Pourquoi construisez-vous le complexe à cet emplacement?	L'emplacement du projet De Havilland Field est idéal, car la région offre un vaste bassin de main-d'œuvre à la fois jeune et diversifiée, un coût de la vie convenant à des familles, un accès à d'importantes artères de circulation comme l'autoroute 1 et un aéroport de classe internationale pour soutenir l'expédition efficace de pièces de rechange à notre clientèle mondiale. Des parties du site ont déjà été désignées comme appropriées au développement commercial et industriel.
Des modifications apportées au plan de quartier de la zone et une adoption du plan conceptuel d'aménagement de la zone pourraient-elles entraîner une augmentation des taux d'impôt foncier des voisins du site?	Le comté de Wheatland est mieux placé pour répondre aux questions portant sur les taux d'impôt foncier.
Veuillez clarifier la notion de district sous contrôle direct.	La notion de « district sous contrôle direct » fait référence à un règlement précis qui peut être utilisé lorsqu'un développement requiert des caractéristiques uniques et novatrices qui ne sont pas incluses dans d'autres zones d'utilisation des terres. Comme le règlement municipal actuel du comté de Wheatland ne comprend pas une zone d'utilisation des terres qui est adaptée à toutes les utilisations envisagées dans le plan de la zone, un district sous contrôle direct a été proposé.
Pourquoi proposez-vous des utilisations industrielles pour un secteur dont le zonage est principalement agricole?	Le site est actuellement une zone agricole générale (AG), mais le comté de Wheatland a déterminé que le corridor longeant l'autoroute 1 était un secteur convenant au développement commercial et industriel. Le projet De Havilland Field propose de modifier le zonage du site pour des usages commerciaux, industriels et professionnels, y compris le secteur de l'aviation, ce qui concorde avec l'orientation de la politique dans la région.
Le plan de développement municipal du comté de Wheatland est-il favorable à l'établissement d'un complexe aérospatial?	Le plan de développement municipal du comté de Wheatland est un document de politique qui a été adopté par le conseil municipal et qui fournit une orientation générale en ce qui a trait à la croissance au cours des 30 prochaines années. Il est préférable de s'adresser au comté de Wheatland pour s'informer des particularités du plan de développement municipal.
Est-ce qu'une partie du site va continuer à être utilisée pour l'agriculture?	Une partie du site continuera d'être cultivée jusqu'à ce que les terres doivent être développées.
Allez-vous faire des efforts pour conserver la grange qui se trouve sur le site?	Nous n'avons pas encore pris de décision à l'égard de la grange, mais nous souhaitons tenir des discussions sur l'avenir de la structure avec les personnes qui souhaitent la préserver.

Échéancier

Question	Réponse
Combien de temps la phase de construction va-t-elle prendre?	Le projet De Havilland Field espère obtenir l'approbation du comté de Wheatland au début de 2023 ou en milieu d'année. Les travaux de construction pourraient commencer au début de 2024 avec l'obtention des approbations pour le développement. La construction complète du complexe De Havilland Field pourrait prendre de 10 à 15 ans, mais les premiers bâtiments pourraient être opérationnels à compter du début de 2026.

Transport

Question	Réponse
L'intersection proposée au chemin de rang 264 va-t-elle encourager les usagers de la route à prendre ce chemin pour accéder ;à l'autoroute 560 (Glenmore Trail)?	Nous ne sommes pas au courant de réfections proposées au chemin de rang 264 au sud du site qui encourageraient la circulation accrue à utiliser le chemin comme liaison routière.
Les semi-remorques qui utilisent actuellement l'autoroute 24 passeront-elles par Cheadle pour accéder à la liaison routière sur le chemin de rang 264?	Nous ne sommes pas au courant d'améliorations proposées au chemin de rang 264 ou au chemin de canton 240 qui encourageraient la circulation accrue de semi-remorques à utiliser ces chemins comme liaison routière.
Comment les véhicules vont-ils circuler d'un site à l'autre?	L'échangeur routier proposé fournira un accès direct entre les deux parcelles au sud du site et la parcelle au nord par l'intermédiaire du chemin de rang 264.
À quel moment la construction de l'échangeur routier proposé va-t-elle commencer?	Nous avons entrepris des pourparlers avec Alberta Transportation à l'égard de l'échangeur routier proposé, mais aucune décision n'a été prise en ce qui a trait au début des travaux de construction.
Le projet va-t-il entraîner des réfections de l'autoroute 560 (Glenmore Trail)?	Aucune amélioration de l'autoroute 560 (Glenmore Trail) n'est requise pour l'exécution de ce projet.
Le projet va-t-il entraîner des réfections de l'autoroute 9?	L'autoroute 9 est hors du champ d'application de l'évaluation des impacts sur les transports requise pour le projet De Havilland Field
Le développement va-t-il entraîner la construction d'intersections avec signalisation le long de l'autoroute 1?	Non. Alberta Transportation ne permet pas l'installation de signalisation sur l'autoroute 1.
Envisagez-vous de réaliser un projet de train de banlieue pour les personnes travaillant sur le site?	Non.
Comment le respect des limites de vitesse sur le chemin de rang 264 sera-t-il assuré après la construction de l'échangeur routier proposé?	Le respect des limites de vitesse relève de la compétence de la Gendarmerie royale du Canada, mais nous nous attendons à ce que les personnes accédant au site du projet De Havilland Field respectent les limites de vitesse indiquées.
La construction de l'échangeur routier proposé va-t-elle requérir l'expropriation des terres avoisinantes?	La conception du nouvel échangeur routier proposé n'est pas terminée, mais nous nous attendons à ce que la province acquière les terres nécessaires pour sa construction.
Le prolongement du chemin de rang 264 vers le chemin de canton 240 va-t-il requérir l'utilisation de terres supplémentaires des parcelles adjacentes?	Le besoin d'utiliser des terres supplémentaires des parcelles adjacentes sera déterminé durant la phase de conception détaillée.
Le segment du chemin de rang 264 entre l'autoroute 1 et l'autoroute 560 (Glenmore Trail) devra-t-il être repavé?	Nous nous attendons à ce que le chemin de rang 264 soit repavé le long de la limite du site du projet De Havilland Field, et ce, jusqu'au chemin de canton 240. Nous ne sommes pas au courant de réfections proposées au chemin de rang 264 au sud du site du projet De Havilland Field. Le réseau routier définitif et les réfections requises pour soutenir le volume de circulation accrue qui est prévu seront déterminés lors de la phase de lotissement.
La construction de l'échangeur routier proposé va-t-elle entraîner la fermeture de la voie d'accès reliant la route Durum Drive au chemin de rang 264? Cette fermeture va-t-elle entraîner une augmentation de la circulation sur les autres voies routières?	L'évaluation des impacts sur les transports propose l'ajout d'une liaison routière pour fournir un accès direct entre le parc commercial Origin et le chemin de rang 264. Des discussions avec les propriétaires fonciers auront lieu dans l'avenir pour déterminer comment la nouvelle liaison routière sera mise en place.

3.6 Consultation à venir

Le soumissionnaire est reconnaissant de la rétroaction concernant le projet qu'il a reçue jusqu'à maintenant. Les plans définitifs pour le projet seront peaufinés en fonction de la rétroaction du public, ainsi que des commentaires du comté de Wheatland, des organismes de réglementation et d'autres parties prenantes.

Le soumissionnaire s'engage à surveiller et à atténuer les répercussions du projet et fera un suivi directement auprès des voisins adjacents pour répondre à leurs commentaires et questions au cours des mois à venir.

Les étapes de projet suivantes seront exécutées au cours des mois à venir :

- Un rapport de consultation sommaire a été préparé pour Transports Canada sur la base des commentaires reçus lors des consultations avec les aéroports de la région, le prestataire de services de navigation aérienne, Transports Canada, le comté de Wheatland et la collectivité. Le rapport a été soumis à Transports Canada le 23 mars 2023.
- Le plan conceptuel d'aménagement de la zone a été mis à jour en fonction du retour d'informations provenant de l'étude technique du comté de Wheatland, des commentaires sur la circulation ainsi que de la rétroaction reçue lors des efforts de sensibilisation du public. Les demandes de modification du plan conceptuel d'aménagement de la zone, du plan d'utilisation des terres et du plan de quartier de la zone ont été soumises à nouveau au comté en mars 2023.
- L'équipe du projet poursuivra ses suivis directs avec les parties prenantes voisines afin de répondre à leurs commentaires et à leurs questions.

4.0 DIALOGUE AVEC LES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES

Ce qui suit présente le résumé des consultations du promoteur pour le projet à ce jour et les engagements liés aux consultations avec les communautés autochtones.

Dans le cadre de notre engagement à consulter les communautés autochtones et à assurer leur participation, le projet De Havilland Field s'engage à respecter les principes suivants :

- 1) Établir un dialogue ouvert et transparent avec les communautés autochtones
- 2) Fournir de l'information factuelle et à jour aux communautés autochtones
- 3) Créer des possibilités d'emploi pour les communautés autochtones
- 4) Offrir la possibilité à des entreprises autochtones de soumissionner pour des contrats pour le projet De Havilland Field

Après l'annonce du projet, les membres de l'équipe du projet De Havilland Field ont contacté le personnel de l'AEIC pour connaître les communautés autochtones qui pourraient avoir un intérêt dans le projet. L'AEIC a fourni la liste de communautés autochtones suivantes à contacter en vue d'un dialogue :

- Nation Kainai (tribu des Blood)
- Nation Piikani
- Nation Siksika

- Premières Nations des Stoney (Première Nation Bearspaw, Première Nation de Chiniki, Première Nation de Wesley)
- Première Nation des Tsuut'ina
- Nation métisse de la région 3 de l'Alberta

L'AEIC a fourni la liste de communautés autochtones suivantes à aviser du projet :

- Nation crie d'Ermineskin
- Tribu Louis Bull
- Première Nation de Montana
- Nation crie de Samson

Le 28 octobre 2022, Neil Sweeney, un représentant du projet De Havilland Field, a envoyé une lettre à chacune des Nations (en utilisant les coordonnées de consultation fournies par l'AEIC) afin de leur présenter le projet, de fournir d'importants renseignements sur le projet et de les inviter à indiquer leur intérêt sur les terres afin de trouver des façons d'atténuer les impacts relevés. De plus, nous avons offert de rencontrer des représentants de chacune des Nations afin de fournir plus d'information sur le projet et de les inviter à nos événements portes ouvertes au cas où ils seraient dans la région et souhaiteraient y participer. Un exemplaire de la lettre ainsi que l'information communiquée à propos du projet sont présentés à l'annexe B du document de la DDP.

Les activités de sensibilisation initiales ont uniquement suscité la réaction de la Tribu Louis Bull, qui a manifesté son souhait de participer à l'événement portes ouvertes, ainsi que de la Nation crie de Samson et de la Nation Siksika, qui ont demandé à rencontrer nos représentants pour se renseigner sur notre entreprise et le projet.

Le 11 janvier 2023, des représentants du projet De Havilland Field ont correspondu avec la Nation Siksika pour faire suite aux échanges initiaux de novembre 2022.

De plus, le 16 janvier 2023, le projet De Havilland Field a encore une fois envoyé des lettres aux Nations relevées par l'AEIC (à l'exception de la Nation Siksika, au vu des échanges précédents) dans le but d'établir un dialogue avec elles à propos du projet. Nous avons obtenu une réponse de la Nation métisse de l'Alberta, qui a manifesté son intention de parler du projet à une réunion à venir du comité de consultation et de déterminer si une rencontre ultérieure avec des représentants du projet De Havilland Field était nécessaire.

Nous avons poursuivi le dialogue avec la Tribu Louis Bull et la Nation crie de Samson et sommes en train de fixer des dates pour les rencontrer.

Le 8 mai 2023, une réunion d'introduction a eu lieu avec des représentants de la nation Piikani et le 1^{er} juin 2023, une réunion a eu lieu avec des représentants de la nation Siksika. Nous nous attendons à ce que le dialogue avec ces communautés se poursuive à long terme.

Nous demeurons fidèles à notre engagement à nouer le dialogue avec les Nations autochtones en vue d'obtenir leur participation dans le projet au moyen d'emplois (pour le projet De Havilland Field ou la société De Havilland Canada) ou de possibilités d'affaires pour des entreprises autochtones. Nous consulterons les différentes communautés autochtones au cas par cas en ce qui concerne le financement pour soutenir les activités de consultation.

Nous nous attendons à ce que les efforts de communication (lettres, courriels, rencontres en personne) se poursuivent au cours des phases de planification, de construction et d'exploitation, et nous allons continuer à fournir aux Nations répertoriées de l'information sur l'état d'avancement du projet afin de leur donner la possibilité de participer économiquement au fur et à mesure que nous passons de la planification à la construction.

5.0 ÉTUDES PERTINENTES

Aucune évaluation régionale, comme définie aux sections 92 et 93 de la *Loi sur l'évaluation d'impact*, n'a été effectuée dans la zone du projet.

Deux plans municipaux existants ont établi un cadre stratégique pour le site du projet : le *Wheatland County Municipal Development Plan* (plan de développement municipal du comté de Wheatland) et le *West Highway 1 Area Structure Plan* (plan de quartier du secteur de l'autoroute 1). De plus, le règlement municipal du comté de Wheatland régit le développement du site du projet.

Le plan de développement municipal (PDM) du comté de Wheatland est une politique adoptée par le conseil municipal qui fournit une direction générale pour la croissance au cours des 30 prochaines années. Le PDM reconnaît les avantages du développement commercial et industriel et a identifié des zones désignées pour ce type de développement.

L'ébauche de plan de quartier du secteur (PSS) de l'autoroute 1 fournit un cadre pour le lotissement et l'aménagement futurs des terres du comté de Wheatland le long de l'autoroute 1, entre le comté de Rocky View et la ville de Strathmore. La cellule 1 et une partie de la cellule 3 se trouvent à l'extérieur des limites de ce plan et le promoteur a demandé au comté de Wheatland de le modifier afin d'y intégrer la totalité du site du projet. En août 2023, le conseil du comté de Wheatland a adopté en deuxième et troisième lectures des modifications textuelles au plan de quartier de l'autoroute 1 et au règlement sur l'utilisation des terres pour le projet, à la suite d'une audience publique. Le promoteur continuera à travailler avec le comté de Wheatland pour obtenir les permis municipaux appropriés.

6.0 ÉVALUATIONS STRATÉGIQUES

L'Évaluation stratégique des changements climatiques (ESCC; ECCC 2020) est une évaluation stratégique relevant de l'article 95 de la *Loi sur l'évaluation d'impact* qui est pertinente en ce qui a trait au projet. La quantification des émissions de gaz à effet de serre (GES) selon les lignes directrices de l'ESCC est présentée à la section 23.0.

PARTIE B : INFORMATION SUR LE PROJET

7.0 RAISON D'ÊTRE ET NÉCESSITÉ DU PROJET

Le 8 novembre 2018, Longview Aviation Capital a accepté d'acquiescer les droits sur la dénomination De Havilland Aircraft of Canada Limited et le programme d'aéronef Dash-8 de Bombardier Inc. Avant la conclusion de cette transaction, Bombardier a annoncé la vente des terrains de l'aéroport Downsview à une caisse de retraite canadienne qui a manifesté son souhait de réaménager la propriété à des fins commerciales et résidentielles. Comme la vente de l'aéroport a été annoncée, un nouveau site pour produire l'aéronef de De Havilland était requis.

Le projet est nécessaire pour permettre au fabricant De Havilland de répondre à la demande pour ses trois plateformes d'avion modernes : le DHC-515 Firefighter, le DHC-6 Twin Otter, et le Dash-8.

Le DHC-515 Firefighter est un aéronef amphibie multi-mission spécialement conçu pour la lutte contre les

incendies de forêt et pour lequel il y a une forte demande. Le marché cible pour le DHC-515 Firefighter est constitué de clients internationaux et au pays. Le DHC-515 Firefighter est particulièrement important compte tenu de la fréquence actuelle des incendies de forêt. Les changements climatiques entraînent une modification des régimes d'incendie, souvent avec une augmentation de la fréquence, de la gravité et de la taille (Warren et Lulham 2021). La saison des incendies s'allonge, commençant plus tôt au printemps et se terminant plus tard à l'automne, et des incendies plus fréquents (exprimés par un intervalle de retour des incendies plus court) sont attendus tout au long de ce siècle (Warren et Lulham 2021). Les prédécesseurs du DHC-515 Firefighter sont des avions emblématiques des parcs d'aéronefs en Amérique du Nord et en Europe qui sont en service depuis plus de 50 ans. De Havilland procède actuellement à un examen des programmes de DHC-6 Twin Otter et de Dash-8 pour s'assurer que ces produits répondent à la demande du marché.

Le projet a pour objectif de développer un nouveau campus aérospatial permettant à De Havilland d'assembler le DHC-515 Firefighter, le DHC-6 Twin Otter et le Dash-8. Le projet fournira également des services de réparation pour l'aéronef Longview, au besoin.

En créant ce nouveau campus conçu expressément à cette fin, le siège social de De Havilland pourra être situé au même endroit que les usines de fabrication de pièces et d'assemblage d'aéronefs, les sites de logistique et de distribution, ainsi que les installations de recherche et de développement, les installations de formation et le musée du patrimoine de la société. Le campus va être développé de façon à ce que les partenaires et fournisseurs de De Havilland puissent exercer leurs activités sur le site de l'aérodrome ou dans des parcelles au nord et à l'est de l'aérodrome. Finalement, le campus offrira suffisamment d'espace pour permettre à d'autres entreprises liées à l'aviation de s'installer sur le site du projet De Havilland Field.

Une fois le projet terminé, le soumissionnaire s'attend à ce que plus de 1 500 employés travaillent sur le site du projet De Havilland Field. Durant la phase de construction, de 320 à 400 travailleurs de la construction obtiendront un emploi sur le site, selon l'échelonnement des phases de construction.

Le promoteur comprend que certaines parties prenantes s'inquiètent de l'utilisation de terres agricoles à des fins de développement industriel. Pour confirmer que cette utilisation des terres est appropriée, le promoteur a obtenu les permis municipaux et le zonage nécessaires auprès du comté de Wheatland.

8.0 RÈGLEMENT SUR LES ACTIVITÉS CONCRÈTES

Le projet est assujéti à l'alinéa 46a) de l'annexe du *Règlement sur les activités concrètes* (GC 2019c) de la façon suivante :

« 46 La construction, l'exploitation, la désaffectation et la fermeture, selon le cas :

[...]

a) un nouvel aérodrome avec une piste d'atterrissage d'une longueur de 1 000 m ou plus »

La piste d'atterrissage devrait avoir une longueur de 2 041,60 m.

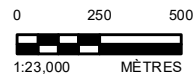
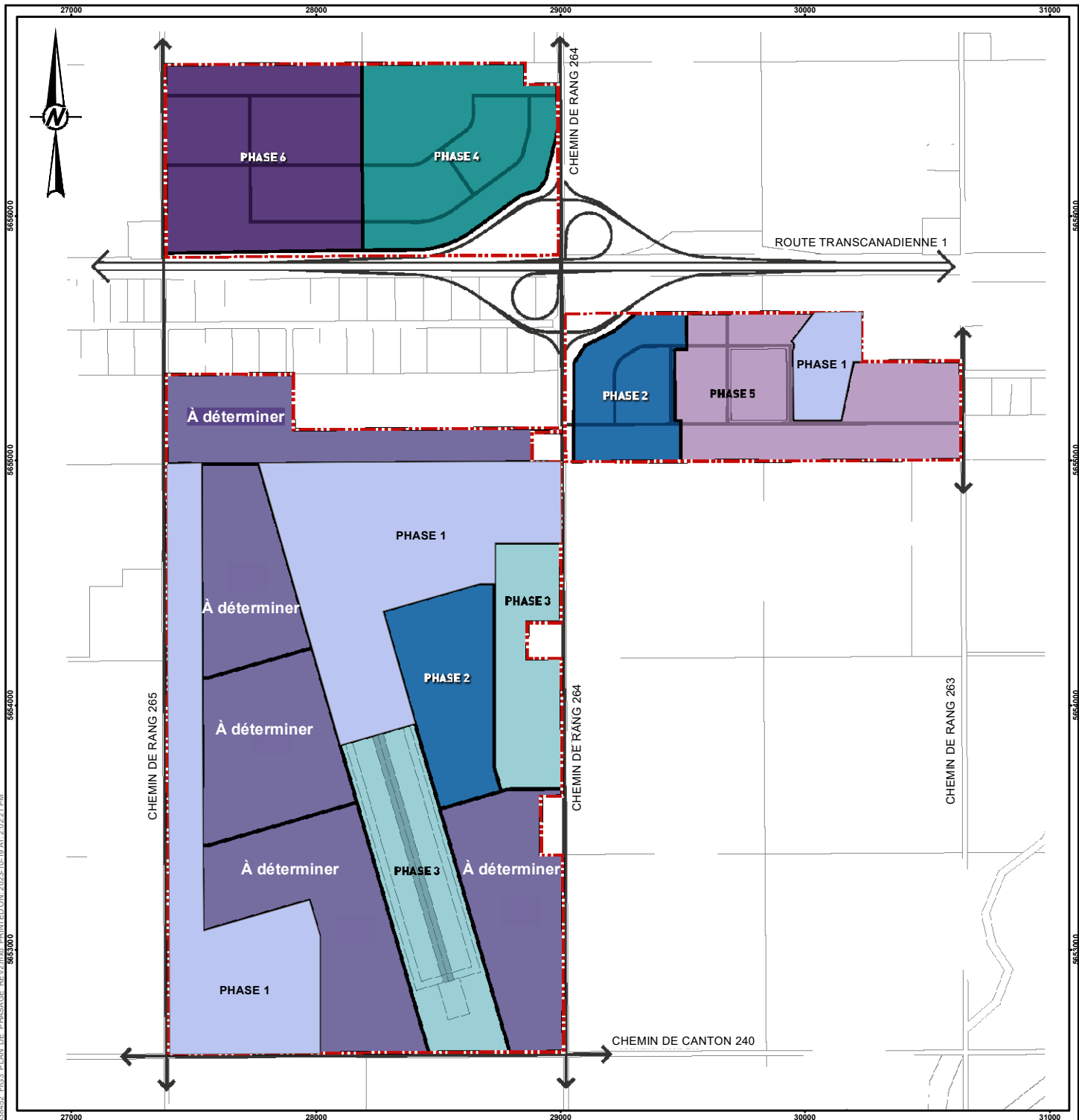
Aucun autre critère dans l'annexe du *Règlement sur les activités concrètes* ne s'applique au projet proposé. L'alinéa 46b) a été pris en considération comme disposition décrivant potentiellement le projet. Cependant, nous estimons qu'elle s'applique uniquement aux aérodromes certifiés, et le projet sera un aérodrome enregistré.

9.0 ACTIVITÉS ET TRAVAUX CONCRETS LIÉS AU PROJET

Le projet sera développé en six phases échelonnées au fil du temps, comme indiqué à la figure 3. La réalisation du projet en phases devrait permettre de développer le site de façon logique afin de minimiser les coûts d'infrastructure et d'assurer la synergie du projet. La figure 3 identifie les parcelles qui devraient être développées en premier en fonction des besoins du marché et de la proximité de l'accès et des services. La phase 1 devrait inclure la première étape de construction des installations de fabrication de De Havilland, la moitié de la piste d'atterrissage, un étang de gestion des eaux de pluviales et, possiblement, une centrale à béton. Les phases 2 et 3 devraient inclure l'achèvement des installations de fabrication de De Havilland, la moitié restante de la piste d'atterrissage et l'amorce du parc commercial. Le calendrier de développement après la phase 3 reste à déterminer.

Chacune de ces phases débutera par des activités de construction qui seront suivies d'activités d'exploitation. Comme les six phases s'étaleront sur une longue période, certains éléments construits seront mis en service pendant que d'autres seront en chantier et que d'autres éléments de phases ultérieures n'auront pas encore commencé. Par exemple, lorsque les travaux de construction commenceront pour les phases 2 et 3, les éléments de la phase 1 devraient être mis en service.

Une description des activités de projet et des travaux concrets a été structurée en fonction des activités de construction, d'exploitation et de désaffectation. Cette information est présentée dans les sections suivantes.



RÉFÉRENCE(S)
 OBTENUES DE B&A – WHEATLAND COUNTY WEST HWY1 ASP COUNTY WEST HIGHWAY 1 ASP
 FIGURE 16 – PLAN DE PHASAGE, 2150038 ALBERTA INC. MAI 2023.
 PROJECTION : 3TM 114 ZONE SYSTÈME DE RÉFÉRENCE : NAD83

CLIENT
 2150038 ALBERTA INC

PROJET
 DE HAVILLAND FIELD PROJECT

CONSULTANT

JJ-MM-AAAA 10/19/2023
 CONCEPTION WES
 PRÉPARATION PS/LB
 RÉVISION JP
 APPROBATION WES

TITRE
PLAN DE PHASAGE

NO. PROJET
 22538452

CONTRÔLE

RÉV.
 2

FIGURE
 3



9.1 Construction

Les activités de construction sur le site de projet devraient inclure ce qui suit :

- Taille des arbres, coupe des arbres, essouchement, décapage et mise en pile de la terre végétale
- Excavation, assèchement et nivellement du terrain
- Mise en place de terre végétale et aménagement paysager
- Installation et exploitation d'une centrale à béton
- Installation de services publics par les fournisseurs de services, incluant gaz naturel, électricité, communications, etc.
- Construction de la piste d'atterrissage, des réseaux internes de voies routières et de tabliers, incluant la mise en place et la compaction de granulats, de béton et d'asphalte
- Édification de bâtiments et de hangars en ayant recours à des méthodes de construction industrielle typiques
- Installation de clôtures et d'écrans
- Installation de marques de piste d'atterrissage, d'aides visuels et de balisage lumineux d'approche
- Construction d'un système de traitement des eaux usées, d'un système de ravitaillement en eau potable et d'un système de gestion des eaux pluviales
- Mise en place d'installations temporaires, incluant des remorques de chantier et des parcs d'entreposage

Le site du projet nécessitera un réseau de transport intégré qui fera partie des travaux concrets accessoires. Des pourparlers entre le soumissionnaire et les gouvernements de province et de la région sont en cours dans le but de déterminer les modifications qui pourraient devoir être apportées au réseau de transport du secteur. Nous nous attendons à ce qu'elles comprennent la construction d'un nouvel échangeur routier sur l'autoroute 1 et le chemin de rang 264, ainsi qu'une amélioration ou un élargissement des chemins de rang 264 et 265 et du chemin de canton 240. Alberta Transportation sera responsable de la construction du nouvel échangeur routier, et le soumissionnaire collabore avec le comté de Wheatland afin de déterminer à qui incombera l'amélioration ou l'élargissement des autres voies routières.

9.2 Exploitation

Le concept préliminaire pour l'exploitation du site du projet est illustré à la figure 2 (section 1.0). La section suivante présente une description des activités d'exploitation dans chaque cellule de projet.

De Havilland construira un vaste ensemble d'installations aérospatiales assorties de fonctions différentes, notamment la fabrication, l'assemblage, l'entretien et la réparation d'aéronefs, la logistique et le soutien à la clientèle. Les installations seront soutenues par un campus de bureaux et un aérodrome qui sera adapté à la livraison des aéronefs achevés. Le parc commercial d'aéronautique et l'aérodrome seront expressément conçus pour attirer et regrouper divers partenaires de la chaîne d'approvisionnement et d'autres sociétés aérospatiales, ainsi que d'autres entreprises connexes.

L'aménagement de la cellule 1 est principalement régi par la longueur de la piste d'atterrissage et l'orientation requise pour permettre à l'aéronef critique d'effectuer des décollages et des atterrissages de façon sécuritaire. La

piste d'atterrissage a une longueur de 2 041 mètres (6 698 pieds) et est orientée du nord-nord-ouest au sud-sud-est. L'aérodrome comprend plusieurs installations vouées à la fabrication d'aéronef et à des activités auxiliaires. La cellule 1 (bloc 3, plan 0112375) a été agrandie depuis le dépôt de la description initiale du projet, avec l'ajout d'un terrain le long de sa limite nord. Ce terrain a été ajouté en partie pour augmenter la zone de sécurité en bout de piste. Cette zone est désignée comme zone d'étude future.

Des détails sur les éléments numérotés montrés à la figure 2 et leurs activités connexes sont énumérés dans le tableau 3.

Tableau 3: Caractéristiques du concept préliminaire du projet De Havilland Field

ID	Nom de la caractéristique	Description de l'activité
1	Aire de compensation de compas	Calibration/validation du système de référence de cap et d'altitude/compas de l'aéronef. Processus effectué avant le premier vol de l'aéronef.
2	Aire de mise en marche des moteurs	Validation de la performance opérationnelle/de l'intégration du moteur. Processus effectué avant le premier vol de l'aéronef.
3	Entretien, réparation et révision	Activités d'entretien ou de modification après l'obtention du certificat de navigabilité de l'aéronef en service.
4	Activités avant le premier vol et centre de livraison de l'aéronef	Préparation/vérifications fonctionnelles de l'aéronef avant le premier vol. Préparation en vue de la certification de l'aéronef et la délivrance de la certification. Livraison au client final.
5	Débit du carburant	Intégrité fonctionnelle et validation du système d'alimentation en carburant de l'aéronef.
6	Configuration de l'aéronef	Modifications/personnalisations de l'aéronef au besoin pour respecter les exigences du client.
7	Assemblage de l'aéronef	Assemblage, installation et essais fonctionnels des composants/systèmes afin d'achever la fabrication de l'aéronef.
8	Tour de contrôle	Supervision et contrôle des opérations au sol pour l'aéronef. Autorisations de roulage, de décollage et d'atterrissage de la circulation aérienne.
9	Services d'urgence	Équipement et ressources de services d'urgence pour soutenir le plan d'intervention en cas d'urgence (annexe D de la DDP) et le service de sécurité de l'aéroport.
10	Musée de la flotte aérienne	Exposition et contenu historique.
11	Installations potentielles du Southern Alberta Institute of Technology (SAIT)	Éducation et recherche.
12	Essais au sol	Validation/développement de conceptions d'ingénierie.
13	Centre de formation, conception et innovation	Éducation et recherche.
14	Installations potentielles de recherche	Éducation et recherche.
15	Bâtiment de bureaux	Siège social, génie, approvisionnement, etc., et activités connexes.
16	Service à la clientèle	Activités liées au soutien à la flotte/clientèle (services matériels, soutien technique, etc.).
17	Distribution et logistique	Réception, recensement et délivrance de composants d'aéronef et d'ensembles de pièces à des clients du parc aérien et au service de fabrication.
18	Fabrication de pièces	Fabrication de pièces détachées d'aéronef et assemblage de composants mineurs.
19	Installations électriques	Assemblage des faisceaux et composants électriques de l'aéronef.
20	Services et outillage	Entretien du site (terrains et installations). Conception, fabrication et réparation d'outils de fabrication.
21	Fabrication additive	Processus de fabrication de nouvelle génération, comme l'impression 3D.
22	Installations de fabrication des matériaux composites	Fabrication de pièces composites détachées d'aéronef et assemblage de composants.

La cellule 2 sera destinée aux activités requérant un accès moindre à l'autoroute 1, mais qui doivent être effectuées près des composants d'aéronef dans la cellule 1. Parmi les éléments qui devraient se retrouver dans la cellule 2 figurent des bureaux, des entrepôts, des installations de fabrication et des centres de distribution.

La cellule 3 est bien située pour accueillir des entreprises requérant un accès à l'autoroute 1, ainsi qu'un accès rapide aux sites d'activités aériennes au sud qui sera facilité par un éventuel viaduc. À l'instar de la cellule 2, les éléments qui devraient être dans la cellule 3 comprennent des bureaux, des entrepôts, des installations de fabrication et des centres de distribution.

9.3 Désaffectation

Nous ne nous attendons pas à ce qu'il y ait des activités de désaffectation et de fermeture dans le cadre de ce projet.

10.0 CAPACITÉ MAXIMALE ESTIMÉE DU PROJET

Le Guide de préparation d'une description initiale de projet et d'une description détaillée de projet (GC 2019b) prévoit ce qui suit :

« La capacité fait référence à la capacité maximale basée sur la conception et les conditions d'exploitation du projet, et non à la capacité prévue du projet.

Ces renseignements peuvent ne pas être pertinents pour tous les types de projets (p. ex., autoroute, voie ferrée), et le promoteur doit simplement indiquer où c'est alors le cas. Le promoteur peut plutôt fournir d'autres paramètres pertinents de la taille du projet (p. ex., superficie, longueur, utilisation). »

La capacité maximale n'est pas pertinente pour le projet. Cependant, les paramètres suivants pourraient l'être :

- La piste devrait avoir une longueur de 2 041,60 m.
- La fréquence des vols devrait être de 15 à 20 par mois, selon les volumes de production.

11.0 CALENDRIER DU PROJET

Le calendrier de projet devrait être le suivant :

- Obtention des approbations réglementaires et des permis de développement requis – de septembre 2022 à décembre 2023.
- Construction d'une usine de fabrication, de la moitié de la piste d'atterrissage, d'un étang de gestion des eaux pluviales et, possiblement, d'une centrale de béton (phase 1, voir la figure 3 ci-dessus) – avril 2024 à décembre 2025.
- Début de l'exploitation des éléments de la phase 1 – janvier 2026.
- Travaux de construction des phases 2 à 6 (voir la figure 3 ci-dessus) – 2026 à 2032.

Ce calendrier est fondé sur la présomption selon laquelle l'AEIC déterminera qu'aucune évaluation des impacts n'est requise pour le projet, ce qui signifie une période de 10 mois pour obtenir les approbations réglementaires et les permis de développement. Si une évaluation des impacts par le gouvernement fédéral est requise pour la réalisation du projet, le calendrier de projet prévu serait le suivant :

- Obtention des approbations réglementaires et permis de développement requis – de septembre 2022 à juin 2026.
- Construction d'une usine de fabrication, de la moitié de la piste, d'un étang de gestion des eaux pluviales et, possiblement, d'une centrale de béton (phase 1, voir la figure 3 ci-dessus) – automne 2026 à la fin de 2027.
- Début de l'exploitation des éléments de la phase 1 – janvier 2027.
- Travaux de construction des phases 2 à 6 – 2027 à 2033.

Comme nous ne nous attendons pas à ce qu'il y ait des activités de désaffectation et de fermeture dans le cadre de ce projet, le calendrier ne comprend pas d'information à ce sujet.

12.0 SOLUTIONS DE RECHANGE POUR LE PROJET

Comme abordé à la section 7.0, lorsque Bombardier a annoncé la vente des terrains de l'aéroport Downsview, un nouveau site pour produire l'aéronef de De Havilland est devenu nécessaire. Dans cette section, nous allons présenter des solutions de rechange au projet proposé et y faire suite avec un examen des autres options pour mettre en œuvre le projet proposé.

12.1 Solutions de rechange pour le projet

« Les "solutions de rechange" au projet sont des manières fonctionnellement différentes de satisfaire à la "nécessité" d'un projet et de respecter sa raison d'être qui sont réalisables sur les plans technique et économique. » (AEIC 2020).

Selon la section 7.0, la raison d'être du projet est de développer un nouveau campus aérospatial pour soutenir la fabrication d'aéronefs. Les solutions de rechange pratiques au projet qui permettraient de respecter sa raison d'être sont limitées. La seule solution de rechange pour le projet qui a été mise en évidence consiste à poursuivre les activités de fabrication d'aéronef dans les installations de fabrication et de logistique actuelles et insuffisantes à Calgary. Cependant, cette option n'est pas faisable, car les installations actuelles ne permettent pas d'assembler efficacement des aéronefs sur les plans technique et économique, et limite la capacité de produire de nouveaux modèles tel que les DHC-6 Twin Otter et Dash-8.

12.2 Autres moyens

« Les "autres moyens" sont les diverses façons de mettre en œuvre le projet, qui sont réalisables sur les plans technique et économique, y compris par l'utilisation des meilleures technologies disponibles. » (AEIC 2020). Pour le projet De Havilland Field, nous avons envisagé les autres moyens suivants :

- Emplacement du projet
- Longueur et orientation de la piste d'atterrissage
- Services d'eau potable

- Services de traitement des eaux usées
- Gestion des eaux pluviales
- Alimentation électrique

Une explication de chacun de ces aspects est présentée dans la section suivante.

12.2.1 Emplacement du projet

Après avoir déterminé que l'acquisition des terrains pour construire un nouveau site de production dans le Grand Toronto ne serait pas économiquement viable, nous avons décidé de déménager les installations de production près de Calgary, en Alberta, où Longview avait des sites en exploitation.

Nous avons examiné plusieurs options durant notre recherche de site dans la région de Calgary :

- Trouver un aéroport existant afin de l'acquérir et de le convertir en installations de production et de logistique
- Trouver un aéroport existant dans lequel aménager de nouvelles installations de production et de logistique
- Trouver un nouveau site près de l'aéroport international de Calgary à proximité des installations de production de Viking et des bâtiments de Longview
- Trouver des terres non développées où un campus conçu expressément pour l'aviation pourrait être bâti

De nombreux aéroports sont situés relativement près de Calgary (p. ex., Springbank et Airdrie), mais aucune option n'a été jugée viable. De plus, De Havilland n'était pas en mesure de pouvoir obtenir de l'espace sur le site de l'aéroport international de Calgary ou près de celui-ci qui permettrait de concrétiser la vision de De Havilland consistant à établir un campus d'aviation de classe mondiale.

Finalement, nous avons retenu l'option de terres non développées et acquis les terrains dans le comté de Wheatland. L'emplacement proposé offre les avantages suivants :

- Un vaste bassin de main-d'œuvre à la fois jeune et diversifiée.
- Des communautés adaptées aux besoins des familles et où le coût de la vie est abordable.
- Un aéroport international de classe mondiale (l'aéroport de Calgary) pouvant soutenir une distribution efficace de pièces à notre clientèle mondiale.
- Un réseau de transport régional, y compris l'autoroute 1.

12.2.2 Longueur et orientation de la piste d'atterrissage

Le soumissionnaire a mené une étude de viabilité de l'aérodrome pour le projet, y compris la prise en compte de solutions de rechange pour la longueur et l'orientation de la piste. La section suivante résume l'information de l'étude portant sur les solutions de rechange (InterVISTAS 2022; annexe E de la DDP).

Plusieurs solutions de rechange pour le développement de l'aérodrome ont été évaluées du point de vue de la longueur et de l'orientation de la piste d'atterrissage afin de répondre aux exigences de De Havilland. L'évaluation des solutions de rechange a pris en compte l'orientation de la piste, les limites de la propriété, les autoroutes et voies routières près du site de projet, les terres adjacentes pouvant être utilisées, ainsi que les zones de sécurité de la piste d'atterrissage et les surfaces aériennes. L'emplacement de la piste d'atterrissage dépend des zones

de sécurité et des zones libres d'objets du système de piste d'atterrissage et de chemin de roulement qui va être mis en place. Les dimensions de ces zones de sécurité sont conformes aux directives de Transports Canada.

Six solutions de rechange pour la longueur et l'orientation de la piste d'atterrissage ont été prises en compte dans l'étude. Des solutions de rechange pour la piste d'atterrissage ont été présentées aux intervenants clés aux fins d'examen. Après cette présentation des solutions, les paramètres de planification initialement définis ont été revus en fonction de la rétroaction. Selon les commentaires, le concept de piste d'atterrissage proposé et les enveloppes de sécurité doivent demeurer à l'intérieur des limites actuelles de la propriété et chaque puits de pétrole doit être entouré d'une zone tampon non développée de 100 mètres.

Selon les directions du vent à Calgary et à Strathmore, la piste d'atterrissage au site du projet devrait être orientée du sud-sud-est (SSE) au nord-nord-ouest (NNO) afin de fournir la meilleure protection contre les vents transversaux.

La longueur et l'orientation optimales de la piste d'atterrissage sont indiquées à la figure 2 (section 1.0). La longueur de la piste d'atterrissage est de 2 041,60 m, et son orientation est dans la direction SSE-NNO.

L'orientation de piste d'atterrissage SSE-NNO et la circulation aérienne en découlant ne devraient pas causer de conflits avec la circulation des aéroports adjacents. L'aéroport international de Calgary est l'aéroport majeur le plus près, et sa configuration de vols va vers le nord ou le sud la plupart du temps. Des avions partant de Calgary pourraient survoler l'aérodrome proposé à haute altitude, mais ne devraient pas entrer en conflit avec la circulation aérienne locale. Les mouvements d'aéronefs sur les chemins de terres agricoles et des aires gazonnées sont peu nombreux et ne devraient pas causer de conflits dans l'espace aérien.

12.2.3 Services d'eau potable

Le soumissionnaire envisage les options suivantes pour l'approvisionnement en eau au site du projet :

- Recycler et réutiliser les eaux pluviales comme source d'eau non potable
- Construire une canalisation maîtresse, une station de pompage et un réservoir pour recevoir l'eau du réseau régional d'eau de Lest de Calgary (canalisation d'eau municipale).
- Construire une canalisation maîtresse, une station de pompage et un réservoir pour recevoir l'eau du réseau de Langdon (canalisation d'eau municipale).
- Les solutions de rechange comprennent des puits d'eau, des citernes et un détournement de la rivière Bow.

À ce stade préliminaire, l'option privilégiée par le soumissionnaire consiste à collaborer avec le comté de Wheatland pour brancher le site sur le réseau régional d'eau de l'est de Calgary, car cette option requiert moins de construction d'infrastructure et utilise un système de canalisation d'eau existant.

12.2.4 Services de traitement des eaux usées

Le soumissionnaire envisage les options suivantes pour gérer les eaux usées (égouts sanitaires/eaux usées domestiques) :

- Construction de nouvelles installations pour traiter les eaux usées sur le site du projet et irriguer les cultures avec les effluents traités.
- Construction d'une conduite de refoulement pour relier le site aux installations de traitement des eaux usées existantes de Langdon.

- Construction d'une conduite de refoulement pour relier le site aux installations de traitement des eaux usées existantes de Strathmore.
- Construction d'une conduite de refoulement pour relier le site aux installations de traitement des eaux usées existantes de Calgary par l'intermédiaire du poste de remontée de Chestermere.
- Construction de nouvelles installations pour traiter les eaux usées sur le site du projet et évacuer les eaux dans la rivière Bow par l'intermédiaire d'une conduite de refoulement.
- Construction de nouvelles installations pour traiter les eaux usées sur le site du projet et évacuer les eaux dans le lac Weed.

Le plan actuel prévoit l'utilisation d'une station d'épuration pour traiter les eaux usées. Les effluents traités par la station d'épuration seraient temporairement stockés dans un bassin de rétention des effluents traités pour une utilisation ultérieure comme eau d'irrigation. Lorsque le projet sera rendu à la phase de conception détaillée, le soumissionnaire va collaborer avec le comté de Wheatland pour évaluer ces options de façon plus approfondie.

12.2.5 Gestion des eaux pluviales

Le soumissionnaire envisage les options suivantes pour gérer les eaux pluviales collectées sur place :

- Évaporation à partir d'étangs de gestion des eaux pluviales (aucune décharge).
- Utilisation de l'eau des étangs de gestion des eaux pluviales pour irriguer des cultures sur place ou hors site.
- Évaporation mécanique à partir des étangs de gestion des eaux pluviales.
- Construction d'une conduite de refoulement reliant le site au système de gestion régionale des eaux pluviales de la CSMI (Co-operative Stormwater Management Initiative).
- Construction d'une conduite de refoulement reliant le site au fossé du lac Weed.

La méthode définitive de gestion des eaux pluviales sera déterminée à l'étape de subdivision. L'option actuellement privilégiée est un système de gestion des eaux pluviales sans décharge ayant recours à l'évaporation et servant à l'irrigation de terres sur le site et, possiblement, hors site (terres agricoles). Les systèmes d'eaux pluviales sont réglementés par une approbation en vertu de l'*Environmental Protection and Enhancement Act* (Loi sur la protection et l'amélioration de l'environnement) et de la *Water Act* (Loi sur le régime des eaux) de l'Alberta. Le système sera conçu pour se conformer au *Design and Construction Standards Manual* (Manuel de normes en matière de conception et de construction; 2016) du comté de Wheatland, aux *Environment Stormwater Management Guidelines* (Directives en matière de gestion de l'environnement et des eaux pluviales) de l'Alberta et le *City of Calgary Stormwater Management and Design Manual* (Manuel de conception et de gestion des eaux pluviales; 2011) de la ville de Calgary, lorsqu'il y a lieu.

12.2.6 Alimentation électrique

Le soumissionnaire propose d'utiliser l'électricité du réseau de transmission électrique de l'Alberta pour fournir une alimentation électrique au site du projet. Le soumissionnaire envisage également d'avoir recours à l'énergie solaire et géothermique pour alimenter le site, mais il s'agirait d'une source d'énergie complémentaire et ne constituerait pas la source principale d'énergie.

PARTIE C : INFORMATION SUR L'EMPLACEMENT ET CONTEXTE

13.0 INFORMATION GÉOGRAPHIQUE

Les figures 1 et 2 ci-dessus (section 1.0) sont des cartes qui présentent l'emplacement général proposé pour le projet et la relation spatiale avec les éléments du projet. Le site de projet proposé est situé dans le comté de Wheatland, en Alberta, à environ 11 km à l'ouest de la ville de Strathmore, à 13 km à l'ouest de la ville de Chestermere et à 20 km à l'est de la ville de Calgary. Le site de projet est attenant à l'autoroute 1, qui est à environ 800 m au nord du périmètre, au chemin de rang 264 sur le côté est, au chemin de rang 265 sur le côté ouest et au chemin de canton 240 sur le côté sud. Le centre géographique du site de projet proposé est 51° 1' 13,021" de latitude N et 113° 35' 49,838" de longitude O.

Les terrains du projet appartiennent à 2150038 Alberta Inc. Le projet sera établi sur les parcelles : SO 8-24-26 à l'ouest du 4^e méridien et SE 17-24-26 à l'ouest du 4^e méridien (O4M). Le tableau 4 énumère toutes les parcelles de terre à l'intérieur de l'empreinte de la zone de projet. Des exemplaires des titres immobiliers sont présentés à l'annexe F de la DDP.

Tableau 4: Parcelles de terre à l'intérieur de l'empreinte de la zone de projet.

Description de la propriété	Secteur	
	Hectares [ha]	Acres [ac]
Cellule 1	417,1	1030,7
SO 8-24-26 O4M	64,8	160,0
SE 8-24-26 O4M	62,7	154,9
NO 5-24-26 O4M	64,8	160,0
NO 8-24-26 W4M	22,83	56,42
NE 5-24-26 O4M	62,7	154,9
NE 8-24-26 W4M	9,68	23,93
SO 5-24-26 O4M	64,8	160,2
SE 5-24-26 O4M	64,8	160,2
Cellule 2	89,3	220,8
NO 9-24-26 O4M	48,7	120,4
NE 9-24-26 O4M	40,6	100,3
Cellule 3	124,5	307,6
SO 17-24-26 O4M	63,0	155,8
SE 17-24-26 O4M	61,5	151,9

La communauté la plus proche du site du projet est le hameau de Cheadle, qui est situé à environ 8 km au sud-est du site. Les autres communautés avoisinantes sont la ville de Strathmore, qui est située à environ 11 km à l'est, et la ville de Chestermere, qui est située à environ 13 km à l'ouest du site du projet. Il y a plusieurs résidences près du site de projet, comme montré à la figure 4. Certains de ces bâtiments pourraient être des entreprises, mais sont inclus aux présentes à titre de résidences en raison de l'incertitude quant à leur vocation puisque ces bâtiments ont été utilisés comme récepteurs dans l'évaluation du bruit (annexe G de la DDP). Il y a une résidence sur l'empreinte du projet, à l'extrémité sud de la cellule 1. Le résident de ce logement a un bail de location avec le promoteur. Un hôpital, le Strathmore District Health Services, et plusieurs écoles, complexes de

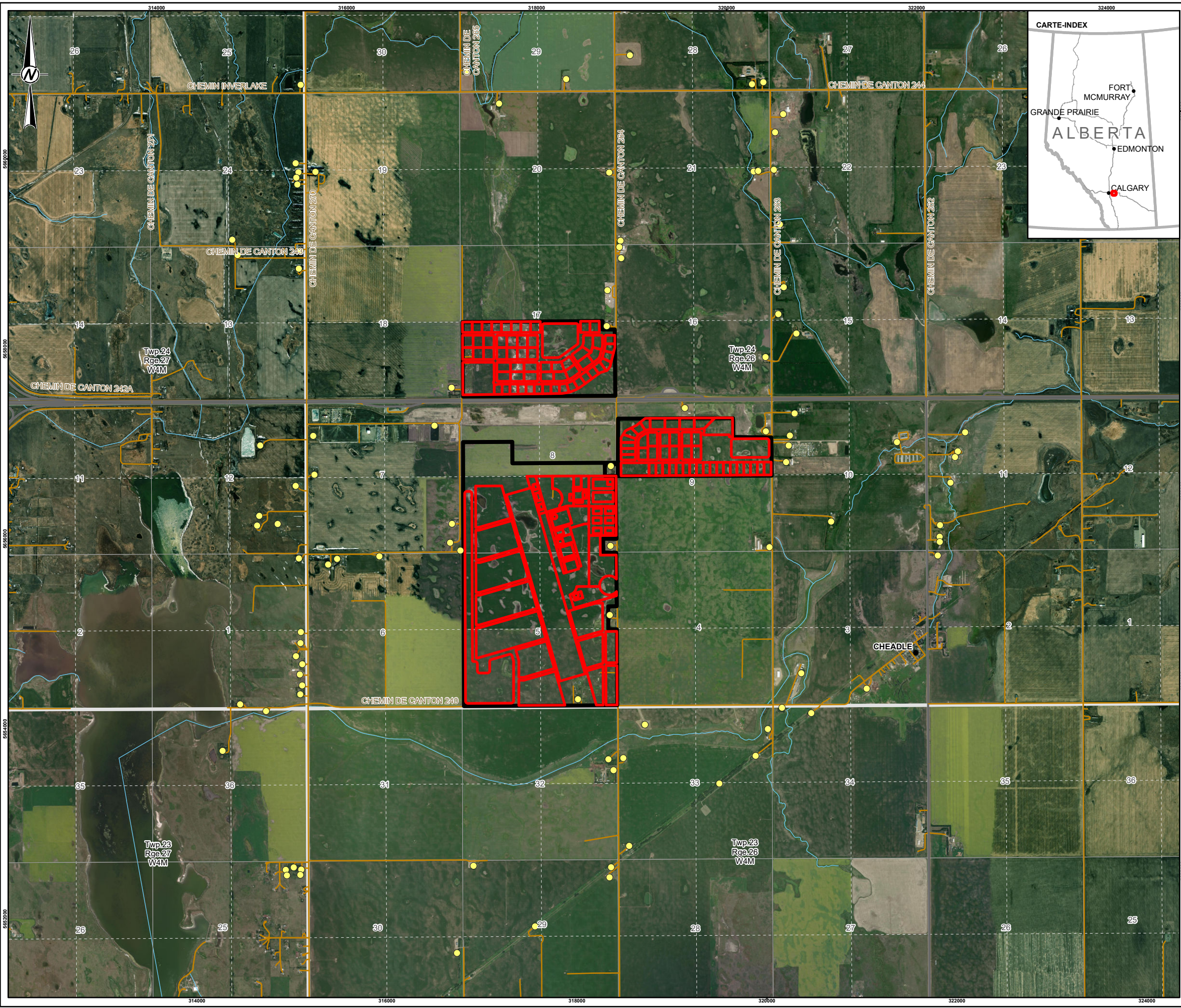
retraite et maisons de soins assistés à Langdon et Strathmore ont été recensés dans un rayon de 6 à 13,0 km du site du projet.

L'ensemble du projet est situé sur des terres privées et le promoteur n'a connaissance d'aucune utilisation de terres autochtones sur le site du projet. Avant que le promoteur ne procède à l'achat des terres, celles-ci étaient utilisées principalement à des fins agricoles ou pour des activités pétrolières et gazières. Le site du projet ne fait pas l'objet d'un accord de revendication territoriale ou d'un accord d'autonomie gouvernementale, ni d'aucune autre terre mise de côté à l'usage et au profit des peuples autochtones du Canada (GOA 2021a ; Siksika Nation 2021). La réserve indienne la plus proche est la réserve n° 146 de la Nation des Siksika, située à environ 23 km au sud-est du site du projet (figure 1). La Nation des Siksika fait partie de la confédération Siksikaitsitapi - Blackfoot et est signataire du traité 7 (nation Siksika 2022). Les autres réserves indiennes les plus proches sont la réserve n° 145 de la Nation des Tsuut'ina (50 km au sud-ouest du site du projet), les réserves Stoney n° 142, 143 et 144 (66 km à l'ouest du site du projet), Eden Valley n° 216 (environ 73 km au sud-ouest du site du projet) et Stoney n° 142B (environ 83 km à l'ouest du site du projet). Aucun établissement métis n'est situé à proximité du site du projet, les établissements les plus proches, soit ceux de Buffalo Lake et de Kikino, se trouvant à environ 390 km au nord-est du projet (GOA 2021b).

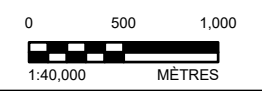
Les terres fédérales les plus proches du site du projet figurent au tableau 5.

Tableau 5 : Terres fédérales à proximité du site du projet

Terres fédérales	Distance par rapport au site du projet (km)	Orientation par rapport au site du projet
Bâtiment de Postes Canada	~11 km	Est
Bâtiment de la Gendarmerie royale du Canada abritant les forces de l'ordre et l'administration pénitentiaire	~11 km	Est
Bâtiment de Financement agricole Canada	~12 km	Est
Réserve indienne n° 146 de la Nation des Siksika	~23 km	Sud-est
Refuge d'oiseaux migrateurs d'Inglewood	~27 km	Ouest
Réserve indienne n° 145 de la Nation des Tsuut'ina	~50 km	Sud-ouest
Réserves indienne Stoney n°s 142, 143 et 144	~65 km	Ouest
Réserve indienne n° 216 Eden Valley	~73 km	Sud-ouest
Réserve indienne n° 142B Stoney	~83 km	Ouest
Parc national de Banff	~110 km	Ouest
Réserve faunique nationale du Lac Spiers	~135 km	Nord-est
Parc national du Canada des Lacs-Waterton	~205 km	Sud
Réserve faunique nationale de la Base des Forces canadiennes Suffield	~210 km	Sud-est



- LÉGENDE**
- HAMEAU
 - RÉSIDENCE OU COMMERCE
 - ROUTE LOCALE
 - COURS D'EAU
 - ▭ LIMITE DU PROJET
 - ▭ EMPREINTE DU PROJET



RÉFÉRENCE(S)
 LES DONNÉES DE BASE PEUVENT ÊTRE OBTENUES AUPRÈS DE GEOGRATIS. © RESSOURCES NATURELLES CANADA. TOUS DROITS RÉSERVÉS. ALTALIS LTD. © GOUVERNEMENT DE L'ALBERTA 2022. TOUS DROITS RÉSERVÉS OU IHS MARKIT CANADA SRI. TOUS DROITS RÉSERVÉS POUR LES IMAGES © 13/07/2018 ESRI ET SES CONCÉDANTS. SOURCE: MAXAR VIF. UTILISÉ SOUS LICENCE, TOUS DROITS RÉSERVÉS.
 PROJECTION : 3TM 114 SYSTÈME DE RÉFÉRENCE : NAD 83

CLIENT
2150038 ALBERTA INC.

PROJET
PROJET DE HAVILLAND FIELD

TITRE
RÉSIDENCES POTENTIELLES

CONSULTANT	JJ-MM-AAAA	2023-10-19
	CONCEPTION	WES
	PRÉPARATION	LB/PS
	RÉVISION	JP
	APPROBATION	WES

NO. PROJET	CONTRÔLE	RÉV.	FIGURE
22538452	500	2	4

PATH: I:\CLIENTS\2150038_ALBERTA_INC\22538452\Maping\Products\General\Final_PD\French\22538452_FIG_4_RÉSIDENCES_POTENTIELLES_R012.aprx. PRINTED ON: AT: 1:40:47 PM

IF THIS MEASUREMENT DOES NOT MATCH WHAT IS SHOWN, THE SHEET SIZE HAS BEEN MODIFIED FROM: ANSI B

14.0 ENVIRONNEMENT PHYSIQUE

L'environnement physique et biologique du site du projet est décrit ci-après. Il est divisé comme suit :

- Géotechnique
- Terrains et sols
- Ressources en eau et communautés végétales
- Faune
- Zones importantes et sensibles sur le plan environnemental
- Étude environnementale de site de phase I
- Qualité de l'air
- Bruit

Outre des informations publiques, cette section comprend des informations provenant des études environnementales menées par le promoteur sur le site du projet.

14.1 Géotechnique

Une étude géotechnique préliminaire du site du projet a été réalisée par E2K Engineering Ltd. (E2K) (E2K 2023; annexe H du document DDP). Voici le résumé des conditions actuelles dans le cadre de cette étude :

- La cellule 1 (appelée zone 1 dans le document E2K 2023) présente une surface très plate, inclinée d'est en ouest, avec une pente moyenne d'environ 0,12 %. Cette zone présente une dépression qui s'étend du nord-est à l'angle sud-ouest de la zone.
- La cellule 2 (appelée zone 3 dans le document E2K 2023) présente une surface en pente partant de la limite est jusqu'à une dépression située à la limite ouest, avec une pente moyenne de 1,7 %.
- La cellule 3 (appelée zone 2 dans le document E2K 2023) présente une surface très plate en pente jusqu'à une dépression située à la limite nord de la zone, avec une pente moyenne d'environ 0,7 %.
- Au moment de l'étude, le site du projet était principalement recouvert d'une végétation de prairie, indiquant un climat aride à semi-aride.
- La stratigraphie du sol à l'emplacement des forages se composait en général de terre végétale recouvrant des couches interstratifiées de limon natif non plastique, d'argile limoneuse, de sable et de roche-mère sus-jacente.
- De la terre végétale a été détectée en surface avec des épaisseurs allant de 150 à 300 mm. Elle est généralement constituée de limon, d'un peu d'argile et contient des matières organiques.
- Les niveaux des eaux souterraines ont été mesurés à divers endroits du site du projet au moyen de puits d'observation installés dans des trous de forage.
- Les données recueillies un mois après l'installation des puits d'observation ont montré une hauteur relativement importante des eaux souterraines, qui pourrait être le résultat de l'accumulation d'eau de pluie sur des couches relativement imperméables d'argile et de roche-mère.

- Des fluctuations des niveaux des eaux souterraines sont à prévoir. Les niveaux des eaux souterraines en Alberta peuvent en général fluctuer de 1,0 m selon la saison, avec un niveau maximum au printemps et en été et un niveau minimum en hiver.

14.2 Terrains et sols

Une étude biophysique du site du projet a été réalisée par Trace Associates Inc. (Trace) (Trace 2020a; annexe I du document DDP), y compris une étude des terrains et des sols. Voici le résumé des conditions actuelles des terrains et des sols :

- D'après les études de bureau et sur le terrain, les sols des hautes terres du site sont composés principalement de chernozems noirs orthiques, tandis que les sols des zones humides sont composés en grande partie de gleysols humiques orthiques.
- Aucune pente raide ni relief inhabituel n'ont été observés sur le site.
- La géologie de surface sous-jacente au site est composée de till d'épaisseur régulière, avec de petites quantités de matériaux triés par l'eau et des affleurements locaux de roche-mère, ainsi qu'une topographie de surface plate à ondulée.
- Le site se trouve dans la zone de terre noire peu profonde, avec des matériaux de surface transportés qui ont été soumis à un triage postglaciaire.
- La variation du profil est localement normale, non saline, avec un drainage assez bon à bon; la texture des sols est de type loam lourd et loam.

14.3 Ressources en eau et communautés végétales

Une étude biophysique du site du projet a été réalisée par Trace Associates Inc. (Trace) (Trace 2020a; annexe I du document DDP), y compris une étude des ressources en eau et des communautés végétales, telles que les zones humides. Voici le résumé des conditions actuelles :

- Les ressources en eau du site du projet comprennent un cours d'eau intermittent, 172 plans d'eau éphémères, 35 marais graminoïdes temporaires (M[G]II), 34 marais graminoïdes saisonniers (M[G]III) et 11 marais graminoïdes semi-permanents (M[G]IV).
- Les résultats de l'outil d'évaluation rapide des zones humides de l'Alberta (Alberta Wetland Rapid Evaluation Tool-Actual - ABWRET-A) 2020 pour les zones humides du site du projet varient d'une valeur relative « D » (faible) à « B » (modérée).
- Le site du projet est constitué principalement de terres agricoles cultivées, avec des plans d'eau et des zones humides de différentes classes (temporaires à semi-permanentes) répartis sur l'ensemble du site.
- Au cours de l'étude sur le terrain, l'équipe de Trace a identifié une espèce végétale rare, le *rorippe à pédicelles courbés*, et trois espèces peu communes à l'échelle provinciale (S3) sur le site du projet.
 - Le rorippe à pédicelles courbés est associé aux zones humides temporaires et saisonnières dans lesquelles l'assèchement expose le sol nu à la fin de l'été.
- Aucune communauté végétale écologique rare n'a été observée sur le site du projet, qui se compose en grande partie de terres cultivées.

- Les communautés végétales des plans d'eau et des zones humides ont été touchées par les pratiques agricoles, notamment la culture et/ou l'ajout d'engrais et d'herbicides.
- L'équipe de Trace a observé sur le site du projet deux espèces de mauvaises herbes considérées comme « nuisibles » au niveau provincial, le chardon des champs et le laiteron des champs.
- Le promoteur a déposé auprès de l'AEPA, en vertu de la *Loi sur le régime des eaux*, une demande d'autorisation d'altérer les zones humides et les plans d'eau éphémères. Ce processus est décrit plus en détail à la section 19.1.

14.4 Faune

Une étude biophysique du site du projet a été réalisée par Trace en 2019 (Trace 2020a; annexe I du document DDP), y compris une étude de la faune. En 2023, le personnel de Trace a mené des études visuelles pour la salamandre tigrée (*ambystoma tigrinum*), l'habitat du bihoreau gris (*Nycticorax nycticorax*) et l'habitat du grand héron (*Ardea herodias*). Voici le résumé des conditions actuelles relatives à la faune :

- Le site du projet est situé à l'intérieur de zones fauniques cartographiées au niveau provincial qui sont essentielles pour les espèces sensibles de rapaces, notamment l'aigle à tête blanche (*Haliaeetus leucocephalus*), l'aigle royal (*Aquila chrysaetos*), la buse rouilleuse (*Buteo regalis*), le faucon des prairies (*Falco mexicanus*) et le tétras à queue fine (*Tympanuchus phasianellus*).
- Au cours de l'étude sur le terrain, huit espèces rares d'oiseaux ont été identifiées sur le site du projet : l'hirondelle rustique (*Hirundo rustica*), la guifette noire (*Chlidonias niger*), le bihoreau gris, l'échasse d'Amérique (*Himantopus mexicanus*), la paruline masquée, le tyran tritri (*Tyrannus tyrannus*), le grand héron et la marouette de Caroline (*Porzana carolina*).
- Les zones humides et les plans d'eau sur le site du projet ne sont pas en mesure d'accueillir des poissons; aucune espèce rare d'amphibiens ou de mammifères n'a été identifiée au cours de l'étude sur le terrain.
- Les caractéristiques notables de la faune observées au cours des relevés fauniques comprenaient deux nids de grand-duc d'Amérique (*Bubo virginianus*), un nid de buse à queue rousse (*Buteo jamaicensis*) et un nid de buse de Swainson (*Buteo swainsoni*). Les nids d'autres espèces d'oiseaux, comme le bihoreau gris ou le grand héron, n'ont pas été identifiés.
- Durant les études de terrain de 2023 (29 mai et 22 juin), aucune salamandre tigrée n'a été observée. Le personnel de Trace n'a pas observé d'habitat approprié pour le bihoreau gris ou le grand héron sur le site du projet.
- Les zones humides du site ne sont pas assez profondes pour accueillir la grenouille léopard, et aucune n'a été enregistrée dans la région.

14.5 Zones importantes et sensibles sur le plan environnemental

Une étude biophysique du site du projet a été réalisée par Trace (Trace 2020a; annexe I du document DDP), y compris une étude des zones importantes et sensibles sur le plan environnemental. Aux fins de cette étude, les zones importantes et sensibles sur le plan environnemental désignent des zones importantes pour la préservation à long terme de la diversité biologique, des éléments physiques du paysage et d'autres processus naturels à de nombreuses échelles spatiales (Fiera 2014). Voici les conditions actuelles relatives aux zones importantes et sensibles sur le plan environnemental :

- Les zones importantes et sensibles sur le plan environnemental identifiées dans ce rapport sont basées sur les résultats des études de terrain réalisées en 2019 et 2020 ainsi que sur les critères élaborés par Trace en tenant compte des directives de la *Municipal Government Act (Loi sur l'administration municipale)* et des cadres établis par les municipalités voisines (la ville de Calgary et la ville d'Airdrie).
- Les polygones désignant les zones importantes et sensibles sur le plan environnemental sont répartis sur l'ensemble du site du projet et sont directement liés à l'emplacement des zones humides.
- Bien que les terres cultivées offrent une certaine valeur fourragère aux espèces sauvages rares, les zones importantes et sensibles sur le plan environnemental de valeur élevée et moyenne se trouvent presque exclusivement dans les zones humides et les plans d'eau, en l'absence desquels les espèces végétales et sauvages rares ne seraient pas présentes sur le site du projet.
- En vertu de la *Loi sur l'administration municipale*, les municipalités sont habilitées à désigner des parcelles de terre faisant l'objet d'un projet de lotissement comme réserve municipale, réserve environnementale ou réserve de conservation.

14.6 Étude environnementale de site de phase I

Une étude environnementale de site (ESA) de phase I a été réalisée par Trace pour le site du projet (Trace 2020b; annexe J du document DDP). Cette étude de phase I visait à déterminer les sources réelles et potentielles de contamination des sols et/ou des eaux souterraines pouvant être présentes sur le site du projet. Sur la base des informations recueillies au cours de cette étude, Trace a déterminé les sources potentielles de contamination suivantes à partir des sources sur site :

- Dix-neuf puits de pétrole et de gaz en activité sont présents sur le site du projet. Ces puits produisent du gaz, de l'eau et/ou du pétrole brut/bitume. Il existe un risque d'impact pour les sols et/ou les eaux souterraines; toutefois, l'exploitant, Ember Resources Inc. (Ember), est tenu légalement de répondre à toute préoccupation environnementale pendant l'exploitation, l'abandon et après l'abandon du site de forage et des installations associées.
- Dans toute propriété familiale ou agricole, il peut y avoir des réservoirs de stockage hors sol, des fosses, des fosses de combustion ou des débris enterrés. Bien qu'il n'y ait aucune indication notoire de fosses ou de débris enterrés déterminés dans le cadre de l'examen des photographies aériennes et des visites du site, le risque demeure. Le risque d'effet négatif pour les sols et les eaux souterraines est généralement faible à modéré, et aucune autre étude environnementale immédiate concernant ces zones n'est justifiée à l'heure actuelle.
- Trace n'a pas déterminé de sources réelles ou potentielles de contamination à partir des sources extérieures au site qui justifieraient des analyses supplémentaires sur le site du projet à l'heure actuelle.

14.7 Qualité de l'air

La qualité de l'air à proximité du site du projet est affectée par la production d'électricité, les activités pétrolières et gazières (y compris les installations pétrolières et les stations de compression) et les activités agricoles (par exemple, les récoltes) existantes localement.

Environnement et changement climatique Canada (Environnement Canada) exploite un réseau de stations qui recueillent des données climatiques. Les normales, moyennes et extrêmes climatiques sont disponibles pour les stations disposant d'au moins 15 ans de données collectées entre 1981 et 2010 (ECCC 2022). La station climatique d'Environnement Canada la plus proche du site du projet et disposant des données les plus complètes est celle de l'aéroport international de Calgary, située à environ 31 km au nord-ouest du site du projet. Des données sur les vents, les températures et les précipitations sont disponibles pour cette station. Compte tenu de la proximité de la station par rapport au site du projet, les normales climatiques du site de l'aéroport international de Calgary peuvent être considérées comme représentatives des conditions du site du projet.

Le site du projet est situé dans la zone de surveillance de la qualité de l'air de Calgary Region Airshed Zone (CRAZ) qui opère dans le centre-sud de l'Alberta. La CRAZ a été créée en 2007 afin de surveiller la qualité de l'air ambiant dans le centre-sud de la province qui comprend plus de 25 municipalités. Elle exploite actuellement cinq sites de surveillance continue et environ 48 sites d'échantillonnage passif répartis dans l'ensemble de la zone de surveillance. La station opérationnelle de surveillance continue de l'air la plus proche est la station de surveillance du sud-est de Calgary, située à environ 30 km à l'ouest du site du projet, dans la ville de Calgary. La station de surveillance passive de la qualité de l'air la plus proche est la station CRAZ 12 à Langdon, située à environ 8 km au sud-ouest du site du projet.

La station de surveillance continue étant située dans la ville de Calgary qui est une zone urbaine, la qualité de l'air est affectée proportionnellement par les activités qui accompagnent une ville (par exemple, la circulation des véhicules, le chauffage résidentiel et industriel, la production d'électricité et diverses activités industrielles lourdes et légères). Ces répercussions sur la qualité de l'air ne sont pas typiques de celles présentes dans un environnement rural tel que celui du site du projet. Les données de la station de surveillance passive de Langdon ont donc été utilisées pour définir la qualité de l'air à proximité du site du projet.

Les données enregistrées par Environnement Canada (2022) à l'aéroport international de Calgary (entre 1981 et 2010) montrent que la température moyenne journalière par an variait entre -7,1 °C en janvier et 16,5 °C en juillet. La température moyenne journalière par an était de 4,4 °C entre 1981 et 2010. Les précipitations totales moyennes par an sont de 418,8 mm, dont la majorité est constituée par les pluies en été.

Un résumé des données de surveillance passive collectées par toutes les stations entre 2011 et 2017 (données les plus récentes disponibles) a été envoyé par la CRAZ. Entre 2011 et 2017, la concentration moyenne annuelle de dioxyde d'azote (NO₂) mesurée par la station 12 était comprise entre 2,5 et 3,5 parties par milliard, ce qui est nettement inférieur aux objectifs annuels de qualité de l'air ambiant de l'Alberta (Alberta Ambient Air Quality Objectives, AAAQO), qui sont de 24 parties par milliard (ECCC 2022). La concentration moyenne maximale de NO₂ sur 30 jours de 7,9 parties par milliard a été constatée en janvier, tandis que la concentration la plus faible de 0,8 partie par milliard a été constatée en juillet.

Entre 2011 et 2017, la concentration moyenne annuelle de dioxyde de soufre (SO₂) mesurée par la station a varié entre 0,3 et 3,0 parties par milliard, ce qui est inférieur aux objectifs annuels de qualité de l'air ambiant de l'Alberta, qui sont de 8 parties par milliard pour le SO₂ (AAAQO; AEP 2019). La concentration moyenne maximale de SO₂ sur 30 jours (9,9 parties par milliard) était inférieure aux objectifs de qualité de l'air ambiant de l'Alberta

sur 30 jours (11 parties par milliard) et a été constatée en août, tandis que la concentration la plus faible (0,2 partie par milliard) a été constatée en octobre, novembre, mars et avril.

14.8 Bruit

Les sources de bruit existantes à proximité du site du projet sont notamment les suivantes :

- la circulation sur l'autoroute 1;
- la circulation sur les routes locales (par exemple, chemin de rang 264, chemin de rang 265 et chemin de canton 240);
- les activités et machines agricoles;
- les activités des résidents, y compris les chiens domestiques;
- les sources naturelles, telles que les oiseaux, les insectes et le vent.

Dans les endroits situés à moins de 500 m de l'autoroute 1, le bruit de la circulation est susceptible d'être la source prédominante par rapport à d'autres sources, aussi bien pendant la journée que pendant la nuit. Compte tenu du volume de la circulation actuelle sur l'autoroute 1, les niveaux de bruit existants au niveau des récepteurs pourraient atteindre 69 décibels pondérés A (dBA) pendant la journée (niveaux moyens de bruit pendant la journée ou $L_{eq,day}$) et 62 dBA pendant la nuit (niveaux moyens de bruit pendant la nuit ou $L_{eq,night}$).

Dans les endroits situés à plus de 500 m, mais à moins de 1 km de l'autoroute 1, les niveaux de bruit existants résultent vraisemblablement d'une combinaison de la circulation routière et d'autres sources. Les niveaux de bruit existants au niveau des récepteurs varient vraisemblablement entre 45 dBA et 59 dBA pendant la journée ($L_{eq,day}$) et entre 35 dBA et 52 dBA pendant la nuit ($L_{eq,night}$), en fonction de la distance par rapport à l'autoroute 1.

Pour les récepteurs situés à plus de 1 km de l'autoroute 1, les niveaux de bruit existants sont probablement compatibles avec un environnement rural calme. Selon les directives de Santé Canada (Santé Canada 2017), les niveaux de bruit représentatifs dans un environnement rural calme sont de 45 dBA pendant la journée ($L_{eq,day}$) et de 35 dBA pendant la nuit ($L_{eq,night}$).

L'évaluation du bruit réalisée pour le projet figure à l'annexe G de la DDP.

15.0 CONTEXTE SOCIAL, SANITAIRE ET ÉCONOMIQUE

Les sections suivantes décrivent le contexte social, sanitaire et économique de la région dans laquelle le projet devrait se situer.

15.1 Contexte social

Le comté de Wheatland est situé dans la Division de recensement n°5. Sa superficie est de 4 505 km² (Wheatland County 2022a). Le comté est composé de neuf hameaux (Carseland, Chancellor, Cheadle, Cluny, Gleichen, Lyalta, Namaka, Nightingale et Rosebud) et est dirigé par un préfet et sept conseillers municipaux. Les municipalités urbaines situées dans les limites municipales du comté de Wheatland comprennent la ville de Strathmore et les villages de Hussar, Rockyford et Standard (GOA 2022a). Les villages et Strathmore sont autonomes (Wheatland County 2020a). Le comté de Wheatland abrite également environ 19 colonies huttérites qui possèdent leurs propres entreprises, fermes et installations de transformation (Kramble 2021).

Le comté est situé à dix minutes à l'est de Calgary (un grand centre urbain doté d'une main-d'œuvre bien définie et expérimentée) et du corridor commercial CANAMEX (autoroute 2), de l'autoroute, d'une ligne ferroviaire du Canadien National, et à 30 minutes de l'aéroport international de Calgary (McSweeney 2018).

Actuellement, la population du comté de Wheatland est concentrée dans les collectivités de Carseland, Gleichen, Speargrass et Lyalta; une croissance de la population est prévue dans ces collectivités, compte tenu de l'aménagement du territoire et des capacités d'infrastructure pour le traitement de l'eau et des eaux usées (Wheatland County 2022a). La densité de population du comté de Wheatland est plus élevée dans la partie ouest du comté en raison de la proximité des zones urbaines de Calgary et de Strathmore¹ et des lotissements plus denses (Wheatland County 2020a). Le site du projet est situé dans la partie ouest du comté de Wheatland.

En 2021, la population du comté de Wheatland comptait 8 738 habitants, soit une baisse de 0,6 % par rapport à 2016 (Statistique Canada 2023a). Le pourcentage d'hommes (51,4 %) est légèrement supérieur à celui de femmes (48,5 %)². La population du comté de Wheatland est légèrement plus âgée que celle de l'ensemble de la province, soit 42,4 ans contre 38,4 ans respectivement (Statistique Canada 2022). Près des deux tiers (65,2 %) de la population du comté de Wheatland sont en âge de travailler (entre 15 et 64 ans), ce qui est légèrement inférieur à la moyenne de la province (66,2 %). Les personnes en âge de partir à la retraite (65 ans et plus) représentent 15,7 % de la population du comté, soit un peu plus que la moyenne de la province (14,8 %). Cela indique une population vieillissante qui pourrait représenter une participation plus faible à la population active.

La population autochtone du comté de Wheatland est de 330 personnes (4,5 % de la population) en 2021, avec des proportions presque égales d'hommes et de femmes (165 et 170) (Statistique Canada 2023a). La population autochtone du comté est plus jeune que l'ensemble de la population, avec un âge médian de 31,4 ans, légèrement plus élevé que l'âge médian de la population autochtone provinciale (28,4 ans). Plus des deux tiers (68,2 %) de la population autochtone du comté de Wheatland sont en âge de travailler (entre 15 et 64 ans), ce qui est légèrement supérieur à la moyenne provinciale autochtone (66,7 %). Les personnes en âge de la retraite représentent 10,6 % de la population autochtone du comté, soit presque le double de la moyenne provinciale autochtone (6,7 %).

La population de Strathmore est supérieure à celle du comté de Wheatland, avec 14 339 habitants en 2021, soit une augmentation de 4,2 % par rapport à 2016 (Statistique Canada 2022). Contrairement au comté de Wheatland, Strathmore compte un pourcentage de femmes (51,3 %) légèrement supérieur à celui d'hommes (48,7 %). La population de Strathmore est légèrement plus jeune que celle de l'ensemble du comté de Wheatland, avec un âge médian de 40,0 ans contre 42,4 ans, mais légèrement plus âgée que la moyenne de la province (38,4 ans). Le pourcentage de la population en âge de travailler (62,5 %) (entre 15 et 64 ans) de Strathmore est inférieur à celui du comté de Wheatland (65,2 %) et à la moyenne de la province (66,2 %). Les personnes en âge de partir à la retraite (65 ans et plus) représentent 17,7 % de la population du comté, ce qui est supérieur à la moyenne de la province (14,8 %).

La population autochtone de Strathmore est de 925 personnes (4,5 % de la population) en 2021, avec plus de femmes que d'hommes (475 contre 445). Des trois communautés, c'est à Strathmore que la population autochtone est la plus jeune, avec un âge médian de 24,6 ans, inférieur à l'âge médian de la population

¹ Bien que situés dans le comté de Wheatland, la ville de Strathmore et les autres villages sont des subdivisions de recensement distinctes et sont gouvernés de manière indépendante. Strathmore est donc présentée séparément du comté de Wheatland.

² Tous les chiffres des tableaux de recensement étant arrondis de façon aléatoire, il se peut que le total des pourcentages ne soit pas égal à 100 %.

autochtone de la province (28,4 ans). Plus des deux tiers (67,0 %) de la population autochtone de Strathmore sont en âge de travailler (entre 15 et 64 ans), ce qui est comparable à la moyenne provinciale autochtone (66,7 %). Les personnes en âge de prendre leur retraite représentent 5,6 % de la population autochtone du comté, ce qui est inférieur à la moyenne provinciale autochtone (6,7 %).

La ville de Calgary, située à 20 km du projet, est le plus grand centre urbain de la province. En 2021, la ville comptait 1 306 784 habitants, soit une augmentation de 5,5 % par rapport à 2016 (Statistique Canada 2023a). La ville compte un peu plus de femmes (50,3 %) que d'hommes (49,7 %). La population de Calgary est plus jeune que celle du comté de Wheatland et de Strathmore, avec un âge médian de 38,0 ans en 2021, ce qui se traduit par une plus grande population en âge de travailler âgée de 15 à 64 ans (68,4 %) par rapport aux deux autres communautés (66,2 % et 62,5 %), et une plus petite proportion de personnes à l'âge de la retraite (13,6 %).

Par rapport au comté de Wheatland et à Strathmore, la population autochtone représente une proportion plus faible de la population totale de Calgary (3,2 % ou 41 350). La population autochtone de Calgary est plus jeune que l'ensemble de la population de la ville (38,0 ans), avec un âge médian de 30,2 ans, légèrement plus élevé que l'âge médian de la population autochtone provinciale (28,4 ans). Environ 70 % de la population autochtone de Calgary est en âge de travailler (entre 15 et 64 ans), ce qui est supérieur à la moyenne provinciale autochtone (66,7 %). Les personnes en âge de prendre leur retraite représentent 6,4 % de la population autochtone du comté, ce qui est inférieur à la moyenne provinciale autochtone (6,7 %).

Trois quarts environ des ménages du comté de Wheatland sont des couples, et 88 % de la population vit dans des maisons individuelles (Wheatland County 2022a). La taille moyenne des familles recensées était de 2,9 personnes, ce qui est supérieur à la moyenne de la province qui est de 1,9 personne. En 2021, 8,3 % des familles du comté de Wheatland étaient des familles monoparentales, soit environ la moitié de la moyenne de la province (15,2 %). En 2020, 8,9 % de la population du comté de Wheatland (7 300 personnes) étaient considérés comme étant à faible revenu selon l'indicateur de faible revenu après impôt.

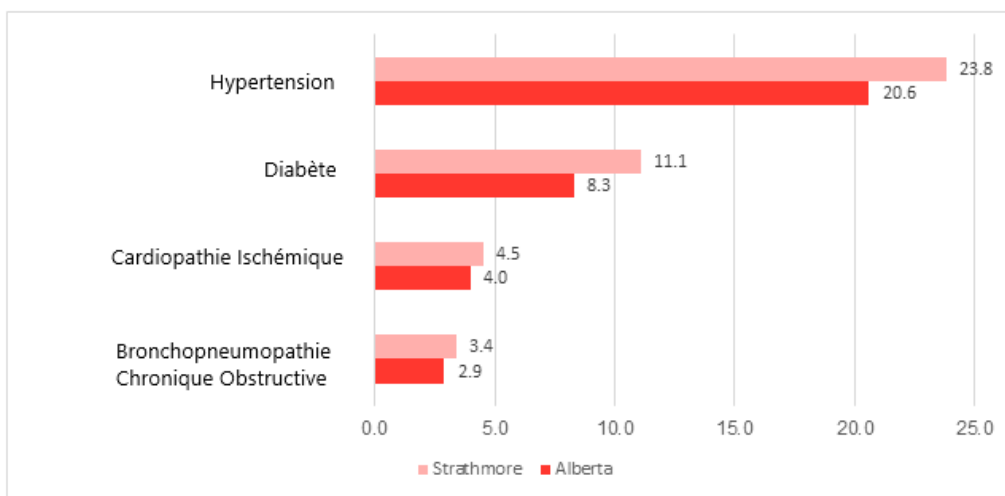
Aucune réserve des Premières Nations ni aucun établissement métis n'est situé sur le site du projet. La réserve indienne la plus proche est la réserve indienne de la Nation Siksika n° 146. La réserve est située à environ 23 km au sud-est du projet et est la seule communauté de réserve dans le comté de Wheatland. Les communautés de réserve les plus proches sont la réserve indienne de la Nation Tsuut'ina n° 145 (environ 50 km au sud-ouest du Projet), Stoney 142, 143 et 144 (environ 66 km à l'ouest du Projet), Eden Valley 216 (environ 73 km au sud-ouest du Projet) et Stoney 142B (environ 83 km à l'ouest du Projet). Aucun établissement métis n'est situé dans le comté de Wheatland, les établissements les plus proches, soit l'établissement métis de Buffalo Lake et celui de Kikino, étant situés à environ 390 km au nord-est du projet.

L'effectif affecté à la construction dans le cadre du projet est estimé entre 320 et 400 personnes et celui affecté à l'ensemble de l'exploitation est estimé à 1 500 personnes. L'effectif du projet devrait provenir principalement des collectivités locales (comté de Wheatland et région environnante – incluant les villes de Strathmore et Calgary). Aucun camp de travail ne sera construit pour le projet en raison du recrutement auprès des communautés locales environnantes. Le projet ne devrait donc pas entraîner un accroissement de la population dû à une migration de demandeurs d'emploi. Il n'est pas prévu que la population modifie la composition des collectivités ou exerce une pression sur les infrastructures et les services du comté de Wheatland ou des collectivités environnantes. Toute augmentation du nombre de travailleurs dans la région devrait être minime et temporaire.

15.2 Contexte sanitaire

L'Alberta est divisée en cinq zones géographiques de santé et le comté de Wheatland fait partie de la zone de Calgary, qui est elle-même divisée en zones géographiques locales (Alberta Health Services – Services de santé de l'Alberta, aucune date indiquée). Le comté de Wheatland est situé dans la zone géographique locale (ZGL) de Strathmore, qui comprend le comté de Wheatland et la ville de Strathmore (GOA 2022b). Les données sanitaires spécifiques au comté de Wheatland sont limitées, car les indicateurs de santé sont généralement agrégés pour des zones géographiques plus vastes.

En 2020, la maladie chronique la plus courante dans la zone géographique locale de Strathmore était l'hypertension, avec un taux³ 1,2 fois supérieur au taux provincial (23,8 contre 20,6, respectivement) (GOA 2022b). Les autres maladies chroniques courantes signalées dans la zone géographique locale de Strathmore étaient le diabète, les cardiopathies ischémiques et les bronchopneumopathies chroniques obstructives, la prévalence de toutes ces maladies étant supérieure aux moyennes de la province (figure 5). La zone géographique locale de Strathmore a enregistré un taux de mortalité plus élevé concernant toutes les causes de mortalité que le taux provincial (830,9 contre 700,3, respectivement). Entre 2019 et 2021, les maladies de l'appareil circulatoire ont constitué la principale cause de décès dans la zone géographique locale de Strathmore, avec un taux de mortalité associé supérieur au taux provincial pour 100 000 (242,1 contre 191,1) (GOA 2022b).



Source : GOA 2022b

Figure 5 : Taux normalisés de prévalence des maladies chroniques selon l'âge (pour 100 habitants) dans la zone géographique locale de Strathmore et en Alberta (2020)

³ Tous les taux publiés sont pour 100 000 habitants

Les habitants de la zone de Calgary ont accès à de nombreux services aux patients, la plupart de ces services étant situés dans les centres urbains d'Airdrie, de Banff, de Black Diamond, de Calgary, de Canmore, de Claresholm, de Didsbury, de High River, de Strathmore et de Vulcan. La plupart des habitants du comté de Wheatland ont accès aux soins médicaux dans la ville de Strathmore (Wheatland County 2022a). L'hôpital le plus proche du site du projet est le Strathmore District Health Services qui offre une gamme complète de services de soins de santé, dont un service d'urgence ouvert 24 heures sur 24 (Alberta Health Services 2022). Le service d'urgence de l'hôpital Strathmore District Health Services dispose de 13 lits et l'hôpital accueille environ 20 000 patients par an. Les limites de capacités de l'hôpital sont souvent dépassées et celui-ci transfère des patients vers les hôpitaux environnants pendant les périodes d'occupation élevée (Agrément Canada 2019).

Le départ récent de deux médecins à temps plein à Strathmore début 2022 a suscité des inquiétudes dans le comté de Wheatland au sujet de la pénurie de médecins en milieu rural et de la capacité des soins de santé (Penticton Herald 2022; Wheatland County 2022a).

Les services médicaux d'urgence (SMU) du comté de Wheatland et de Strathmore sont assurés par les SMU du comté de Wheatland qui opèrent depuis Strathmore (Wheatland EMS 2018). Strathmore dispose d'un service ambulancier doté d'équipements de réanimation spécialisés 24 heures sur 24⁴ et de deux services ambulanciers dotés d'équipements de réanimation de base Core Flex⁵ qui fonctionnent sept jours sur sept. À Strathmore, la plupart des appels (84 %) sont traités par les SMU du comté de Wheatland, 11 % par les SMU de Calgary, 1 % par les SMU de Chestermere et 1 % par les SMU de la Nation des Siksika (Strathmore Now 2022). Le comté de Wheatland et Strathmore ont également recours aux services ambulanciers aériens de Shock Trauma Air Rescue Services (STARS) qui fonctionnent depuis Calgary. Entre 2017 et 2021, STARS a effectué en moyenne 34 missions cruciales entre établissements, de recherche et de sauvetage, et sur scène dans le comté de Wheatland (y compris le soutien à l'hôpital Strathmore District Health Services) (Wheatland County 2022b).

Les services d'incendie du comté de Wheatland sont assurés par 100 pompiers volontaires (Wheatland County 2020b). Les casernes de pompiers sont situées à Cluny, Carseland, Dalum, Gleichen, Hussar, Rockyford, Rosebud, Standard et Strathmore (Transitional Solutions 2020). Le comté de Wheatland a conclu des accords d'assistance mutuelle avec les comtés de Hussar, Kneehill, Newell et Vulcan (Wheatland County 2020c-2020f). Le comté dispose de 10 camions de pompiers et de quatre camions équipés pour les missions de sauvetage (Transitional Solutions 2020). Le risque de recours accru aux services d'urgence en raison du projet devrait être faible, car le promoteur planifie d'installer un centre de services d'urgence dans le cadre du projet.

15.3 Contexte économique

Le comté de Wheatland est principalement un territoire agricole avec des cultures en zones arides, des élevages et des terres irriguées (Kramble 2021). À l'ouest du comté de Wheatland et autour de la ville de Strathmore, les ensembles résidentiels ruraux avec une population active faisant la navette quotidiennement sont courants et les petites entreprises ainsi que l'industrie se développent en réponse (Wheatland County 2020g). La partie est du comté de Wheatland compte de nombreuses exploitations agricoles à grande échelle, un développement émergent des énergies vertes et de nouvelles technologies pour la production agricole.

⁴ Assistance en matière de connaissances en examen spécialisé, assistance respiratoire avancée et assistance en matière de médicaments

⁵ Assistance en matière de connaissances en examen de base, assistance respiratoire de base et assistance en matière de médicaments limités⁶ La description initiale du projet indique que le site proposé occupe 589,4 ha; cependant, le site proposé est passé à 631 ha en raison de l'ajout de la zone d'étude future dans la partie nord de la cellule 1 (discutée dans la section 9.0).

La région étant axée sur les activités agricoles, l'agriculture demeure le secteur d'emploi le plus important du comté. En 2021, les secteurs de l'agriculture, de la sylviculture, de la pêche et de la chasse employaient 27,0 % de la population active âgée de 15 ans et plus, suivis par la construction (11,2 %) et le commerce de détail (7,2 %) (Statistique Canada 2023a). L'agriculture, la sylviculture, la pêche et la chasse étaient les principaux secteurs d'emploi pour les hommes et les femmes (33,3 % et 19,3 %, respectivement). Les deuxième et troisième industries employant le plus d'hommes étaient la construction (17,3 %) ainsi que le transport et l'entreposage (5,5 %), tandis que les soins de santé et l'assistance sociale (6,6 %) de même que le commerce de détail (9,9 %) étaient les industries employant le plus de femmes. Les trois secteurs comptant le plus grand nombre d'entreprises sont les exploitations agricoles (110), les entrepreneurs en bâtiment (22) et le soutien à l'extraction minière, pétrolière et gazière (21) (McSweeney 2018). La majorité des entreprises du comté de Wheatland emploient entre un et quatre salariés (65,1 %), suivies par celles qui emploient entre cinq et neuf salariés (14,5 %) et entre 10 et 19 salariés (9,3 %) (Townfolio 2022). Le comté de Wheatland comptait 466 entreprises en 2021, dont 42 entreprises de construction, 17 entreprises de fabrication et 26 entreprises de transport et d'entreposage (GOA 2022c).

La ville de Strathmore est un centre de commerce et de services pour la région, en dehors de Calgary. À Strathmore, les principales industries d'emploi sont le commerce de détail (11,9 %), les soins de santé et l'aide sociale (11,9 %) et la construction (8,7 %) (Statistique Canada 2023a). Les secteurs les plus importants pour les hommes sont la construction (14,9 %), le commerce de détail (11,4 %) et l'industrie manufacturière (8,2 %). Les plus grandes industries pour les femmes sont basées sur les services : soins de santé et aide sociale (21,7 %), commerce de détail (15,4 %) et services éducatifs (11,4 %). Les principaux employeurs sont les entreprises de vente et de services telles que Wal-Mart, Rona, Canadian Tire, Sobeys, et d'autres employeurs importants sont les services de santé du district de Strathmore et les deux commissions scolaires (Strathmore Living 2022). En 2021, Strathmore comptait un total de 511 entreprises, dont 90 entreprises de construction, 21 entreprises de fabrication et 30 entreprises de transport et d'entreposage (GOA 2022d).

Calgary est le plus grand centre urbain de l'Alberta et abrite une diversité d'industries économiques telles que l'énergie et l'environnement, les services financiers, l'agro-industrie, la technologie, le transport et la logistique (Calgary Economic Development 2023). La ville abrite plus de 102 sièges sociaux, avec plus de sièges sociaux de grandes entreprises par habitant que toute autre ville canadienne, et le deuxième plus grand nombre de petites entreprises par habitant parmi les grandes villes du Canada (Calgary Economic Development 2022). En 2021, les trois plus grands secteurs d'emploi à Calgary étaient les soins de santé et l'aide sociale (12,5 %), les services professionnels, scientifiques et techniques (11,5 %) et le commerce de détail (11,0 %). (Statistique Canada 2023a) Les secteurs les plus importants pour les hommes étaient les services professionnels, scientifiques et techniques (12,7 %), le commerce de détail (10,1 %) et l'industrie manufacturière (6,3 %). Chez les femmes, les industries les plus importantes étaient les soins de santé et l'aide sociale (20,9 %), le commerce de détail (11,9 %) ainsi que les services professionnels, scientifiques et techniques (10,2 %).

En 2021, la population active du comté de Wheatland était de 4 290 personnes, alors que celle de Strathmore était presque deux fois plus importante avec 7 325 personnes, et celle de Calgary encore plus importante avec 730 055 personnes. Le taux d'activité dans le comté de Wheatland était de 70,9 %, légèrement supérieur à celui de la province (68,0 %) et de Strathmore (65,0 %), mais inférieur à celui de Calgary (73,4 %) (Statistique Canada 2017). Le taux de participation était plus élevé chez les hommes que chez les femmes dans les trois communautés, le comté de Wheatland ayant le taux de participation masculine le plus élevé (75,7 %), suivi de Calgary (73,4 %) et de Strathmore (70,2 %). Le comté de Wheatland présentait une différence d'environ 10 % entre le taux de participation des hommes et celui des femmes, tandis que la différence à Calgary était plus faible

(8,4 %). Le comté de Wheatland avait également le taux d'activité des femmes le plus élevé, soit 65,6 %. Le taux de chômage du comté de Wheatland (6,6 %) était inférieur au taux provincial, à celui de Strathmore et de Calgary (11,5 %, 12,2 % et 9,8 %, respectivement).

En 2021, le revenu d'emploi médian dans le comté de Wheatland était de 32 000 \$, tandis que le revenu d'emploi moyen était de 47 680 \$. Le revenu d'emploi médian (42 400 \$) et le revenu d'emploi moyen (58 700 \$) sont plus élevés chez les hommes que chez les femmes. Le revenu d'emploi médian (24 000 \$) et le revenu d'emploi moyen (35 480 \$) des femmes étaient considérablement inférieurs. Les hommes et les femmes gagnaient moins que la médiane (51 600 \$ et 33 600 \$) et la moyenne (67 800 \$ et 43 920 \$) du revenu d'emploi provincial.

Le revenu d'emploi médian à Strathmore était de 41 600 \$, ce qui correspond à la médiane provinciale. L'écart de revenu entre les hommes et les femmes était plus élevé à Strathmore que dans le comté de Wheatland (24 000 \$ comparativement à 18 400 \$). Les hommes de Strathmore ont un revenu d'emploi médian plus élevé que la médiane provinciale (54 800 \$ par rapport à 51 600 \$), tandis que les femmes ont un revenu médian plus faible (30 800 \$ par rapport à 33 600 \$). Le revenu d'emploi moyen à Strathmore était de 50 600 \$, ce qui est inférieur à la moyenne provinciale de 56 350 \$. Le fait que les revenus d'emploi moyens dans les deux communautés soient significativement plus élevés que la médiane reflète probablement le fait qu'une petite partie de la main-d'œuvre gagne des revenus relativement élevés par rapport à une plus grande partie de la main-d'œuvre à faible revenu. Ce schéma n'est pas atypique dans les « villes-dortoirs » où les habitants résident dans une zone rurale, mais font la navette vers un grand centre urbain où les revenus d'emploi sont généralement plus élevés.

Calgary avait un revenu d'emploi médian plus élevé que le comté de Wheatland ou Strathmore, soit 42 400 \$. Comme dans les autres communautés et à l'échelle provinciale, les hommes avaient un revenu d'emploi médian plus élevé que les femmes (49 600 \$ contre 35 600 \$). Le revenu d'emploi moyen à Calgary était de 60 450 \$, les hommes gagnant en moyenne 71 900 \$, contre 48 320 \$ pour les femmes. Le revenu d'emploi moyen pour les deux sexes à Calgary était plus élevé que la moyenne provinciale.

Les indicateurs de la population active et du revenu ont été examinés pour les populations autochtones du comté de Wheatland, de Strathmore, de Calgary et de l'Alberta. Un petit nombre de la population active âgée de 15 ans et plus dans le comté de Wheatland (170) et à Strathmore (465) est autochtone, et la population active autochtone est plus importante à Calgary (21 425) (Statistique Canada 2023b). Les taux d'activité de la population autochtone dans les trois communautés sont similaires, allant de 66,7 % à 69,4 %, ce qui est supérieur à la moyenne autochtone provinciale de 62,4 %. Les taux de participation sont plus élevés pour les hommes autochtones que pour les femmes autochtones dans toutes les communautés, l'écart entre les sexes étant le plus important dans le comté de Wheatland (différence de 15,7 %). Les différences entre la participation des hommes et des femmes autochtones à Strathmore et à Calgary sont plus faibles que les moyennes autochtones provinciales (2,9 % et 6,6 %, par rapport à 6,7 % pour la province). Le taux de chômage est le plus élevé pour la population autochtone du comté de Wheatland (23,5 %), plus élevé que la moyenne autochtone provinciale (18,5 %), alors que Calgary et Strathmore ont des taux de chômage comparables ou inférieurs (18,5 % et 14,0 %, respectivement). Les hommes autochtones ont des taux de chômage plus élevés que les femmes dans le comté de Wheatland, alors qu'à Strathmore et à Calgary, les femmes ont des taux de chômage plus élevés.

Le revenu d'emploi médian de la population autochtone de Calgary est légèrement supérieur à la médiane provinciale (34 800 \$ par rapport à 34 000 \$). À Strathmore et dans le comté de Wheatland, le revenu médian d'emploi de la population autochtone est inférieur à la médiane provinciale (32 400 \$ et 23 000 \$, respectivement). Dans les trois communautés, les hommes ont des revenus d'emploi médians plus élevés que les femmes, l'écart le plus important étant à Strathmore (14 600 \$) et le plus faible à Calgary (12 800 \$). Les hommes autochtones gagnaient environ 1,5 fois le revenu d'emploi médian des femmes à Strathmore et à Calgary, et le double dans le comté de Wheatland. Comme pour la population non autochtone, les revenus d'emploi moyens des hommes sont plus élevés que ceux des femmes dans les trois communautés, les hommes gagnant environ 1,5 fois le revenu moyen des femmes, ce qui correspond à la différence provinciale.

En 2021, le comté de Wheatland et Strathmore affichaient des niveaux de scolarité plus élevés que les moyennes provinciales pour l'école secondaire, l'apprentissage des métiers et le collège, tandis que Calgary affichait des niveaux plus élevés d'éducation postsecondaire. Le comté de Wheatland et Strathmore affichaient des niveaux d'apprentissage des métiers (13,2 % et 9,8 %) et d'études collégiales (25,2 % et 26,1 %, respectivement) plus élevés que les moyennes provinciales, mais des niveaux d'études universitaires et supérieures inférieurs aux moyennes provinciales (Statistique Canada 2023a). Une proportion nettement plus importante d'hommes a suivi un apprentissage des métiers dans le comté de Wheatland, à Strathmore et à Calgary, une tendance également observée à l'échelle provinciale. Dans le comté de Wheatland et à Strathmore, les hommes sont quatre fois plus susceptibles d'être apprentis que les femmes, ce qui correspond à l'écart entre les sexes à l'échelle provinciale. Cet écart est plus faible à Calgary, mais il se maintient, les hommes étant trois fois plus susceptibles d'occuper un poste d'apprenti que les femmes. Une plus grande proportion de femmes que d'hommes ont obtenu un niveau d'éducation supérieur (p. ex. collège, université et plus) dans le comté de Wheatland, à Strathmore et à Calgary, ce qui est également le cas à l'échelle provinciale. Bien que Calgary affiche des niveaux d'obtention de métiers et d'études collégiales inférieurs à ceux du comté de Wheatland ou de Strathmore, elle affiche des niveaux d'études postsecondaires plus élevés (42,9 %), ce qui est supérieur à la moyenne provinciale. Les femmes de Calgary affichent des taux d'études postsecondaires plus élevés que les hommes (45,1 % comparativement à 40,6 %). Les proportions plus élevées de la population ayant ces niveaux d'éducation indiquent que la population locale a probablement des antécédents scolaires applicables à l'emploi dans le cadre du projet. Le collège (Bow Valley College) et l'institut technique (Southern Alberta Institute of Technology) financés par l'État les plus proches se trouvent à Calgary (GOA n.d.). L'institut technique a trois programmes d'aviation : entretien des aéronefs, structures des aéronefs et technologie avionique (SAIT 2023), qui offrent une formation qui pourrait être pertinente pour les besoins en main-d'œuvre du projet.

Les populations autochtones du comté de Wheatland, de Strathmore et de Calgary ont des niveaux de formation en apprentissage des métiers plus faibles (5,9 %, 6,7 % et 8,4 %, respectivement) que la moyenne autochtone provinciale (9,2 %), et aucune femme autochtone n'est en apprentissage des métiers dans le comté de Wheatland et à Strathmore. Une grande partie de la population autochtone des trois communautés a obtenu un diplôme d'études secondaires comme niveau d'éducation le plus élevé, allant de 31,2 % à Calgary à 43,1 % dans le comté de Wheatland. Environ un quart de la population autochtone du comté de Wheatland et de Strathmore a obtenu un diplôme d'études collégiales, ce qui est supérieur à la moyenne provinciale autochtone (20,5 %). À l'instar de la tendance territoriale, les femmes autochtones sont plus nombreuses que les hommes à avoir obtenu un diplôme d'études collégiales ou universitaires dans les trois communautés. Bien que les niveaux de réussite des études collégiales de la population autochtone de Calgary (18,0 %) soient légèrement inférieurs à ceux des autres communautés et à la moyenne provinciale (20,5 %), c'est dans cette ville que les niveaux de réussite des études universitaires et supérieures sont les plus élevés parmi les trois communautés (42,9 %). Calgary a une

population autochtone importante, avec deux fois plus d'hommes en apprentissage des métiers que de femmes et presque deux fois plus de femmes diplômées de l'enseignement supérieur que d'hommes.

Le développement économique est une priorité absolue pour le conseil du comté de Wheatland qui s'est efforcé d'instaurer un développement économique futur qui soutienne le tissu économique actuel du comté et favorise de nouvelles perspectives de croissance. Les rapports commandés pour le comté de Wheatland indiquent que celui-ci présente plusieurs atouts, notamment (McSweeney 2018; Kramble 2021) :

- Proximité des grands centres urbains et marchés
- Emplacement au niveau des grands axes routiers et du réseau ferroviaire du CN
- Collectivités locales accueillantes
- Logements à des prix raisonnables
- Terrains industriels et commerciaux moins chers que dans les collectivités voisines
- Disponibilité de matières premières agricoles
- Proximité avec la Nation des Siksika, avec des atouts commerciaux et touristiques et des capacités croissantes de développement économique
- Offres culturelles et touristiques uniques comme le Rosebud Theatre, Dark Skies et l'agrotourisme

Les points faibles déterminés sont les suivants :

- Manque d'infrastructures modernisées et nouvelles pour soutenir la croissance
- Concurrence de Calgary, ce qui entraîne des niveaux élevés de fuite des travailleurs
- Difficulté à attirer de nouveaux résidents et une population active
- Difficulté à trouver une main-d'œuvre qualifiée au niveau local
- Faible capacité de la bande passante et de l'Internet

Le comté de Wheatland a élaboré une stratégie de développement économique qui comprend un plan d'action visant à remédier aux difficultés déterminées et axé sur les quatre thèmes suivants : développement des collectivités, réceptivité à l'investissement, développement industriel et tourisme (McSweeney 2018).

Actuellement, l'effectif du promoteur en Alberta est d'environ 590 personnes, dont environ un quart de femmes. La main-d'œuvre affectée à la construction du projet est estimée entre 320 et 400 personnes et celle affectée à l'exploitation est estimée à 1 500 personnes. Le promoteur utilisera un certain nombre de stratégies de recrutement pour la main-d'œuvre du projet, y compris la formation pour les postes de débutants. L'effectif du projet devrait provenir principalement des collectivités locales (comté de Wheatland et région environnante – ville de Strathmore et peut-être Calgary), ces collectivités ayant une capacité de main-d'œuvre qualifiée disponible à l'emploi. D'après les statistiques les plus récentes sur la main-d'œuvre, ces communautés n'ont pas de taux de chômage anormalement bas et ne connaissent pas de pénurie de main-d'œuvre. Toute augmentation du nombre de travailleurs dans la région devrait être minime et temporaire. Le projet ne devrait pas avoir d'incidence sur le marché du travail local susceptible d'accroître la concurrence pour la main-d'œuvre. Le projet aura un effet

modeste sur les niveaux de revenus locaux (y compris ceux des travailleurs autochtones et non autochtones) pendant la construction et l'exploitation.

Le promoteur offre des opportunités d'emploi égales en fonction de l'éducation, de l'expérience, des compétences, des références et de la disponibilité en rapport avec les tâches et les responsabilités du poste. Le promoteur accueille la diversité et promeut l'égalité sur son lieu de travail et dans ses pratiques d'embauche. Les décisions en matière d'emploi sont fondées sur les besoins de l'entreprise, les exigences du poste et les qualifications individuelles, sans tenir compte de la race, de l'origine nationale ou ethnique, de la couleur, de la religion, de l'âge, du sexe, de l'orientation sexuelle, de l'identité ou de l'expression de genre, de l'état matrimonial, de la situation familiale, du handicap ou de tout autre statut protégé par les lois ou les réglementations en vigueur dans les lieux où l'entreprise exerce ses activités. L'entreprise ne tolère aucune discrimination ou harcèlement fondé sur l'une de ces caractéristiques.

PARTIE D : PARTICIPATION ET CONSÉQUENCES AU NIVEAU FÉDÉRAL, PROVINCIAL, TERRITORIAL, AUTOCHTONE ET MUNICIPAL

16.0 SOUTIEN FINANCIER DES AUTORITÉS FÉDÉRALES

Le projet ne comprend aucune aide financière fédérale proposée ou prévue.

17.0 UTILISATION DE TERRES FÉDÉRALES DANS LE CADRE DU PROJET

Dans le cadre du projet, la construction sera réalisée sur des terres appartenant à 2150038 Alberta Inc. Aucune terre fédérale ne sera utilisée pour la réalisation du projet.

18.0 INSTANCES AYANT DES POUVOIRS, DES OBLIGATIONS OU DES FONCTIONS EN RAPPORT AVEC L'ÉVALUATION DES IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

Les instances fédérales, provinciales et municipales ayant des pouvoirs, des obligations ou des fonctions en rapport avec l'évaluation des impacts du projet sur l'environnement figurent au tableau 6.

Tableau 6 : Instances ayant des pouvoirs, des obligations devoirs ou des fonctions liés aux impacts du projet sur l'environnement

Organisme et législation/réglementation/politique	Ressources protégées/gérées	Pouvoirs/obligations/fonctions conférés
Au niveau fédéral		
Agence d'évaluation d'impact du Canada <i>Loi sur l'évaluation d'impact (LEI)</i> <i>Évaluation stratégique des changements climatiques (ECCC 2020)</i>	La LEI gère et évalue l'impact de grands projets ou de projets réalisés sur les terres fédérales. L'évaluation stratégique des changements climatiques prend en compte de façon cohérente, prévisible, efficace et transparente les changements climatiques tout au long du processus d'évaluation de l'impact.	Déclaration de décision du ministre fédéral de l'Environnement et du Changement climatique ou des membres du Cabinet ou Une décision selon laquelle une évaluation d'impact fédérale n'est pas nécessaire
Environnement et changement climatique Canada <i>Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs (LCOM)</i>	La LCOM protège les oiseaux migrateurs, leurs nids et leurs œufs partout où ils se trouvent au Canada.	La LCOM limite certaines activités pendant les périodes de nidification.
Transports Canada <i>Règlement de l'aviation canadien (RAC)</i>	Le RAC est une réglementation qui régit l'aviation civile au Canada, y compris le bruit résultant de l'exploitation des avions;	Tous les exploitants aériens doivent se conformer aux restrictions d'exploitation liées au bruit ainsi qu'aux procédures d'atténuation des bruits requises par Transports Canada et publiées par NAV CANADA.

Tableau 6 : Instances ayant des pouvoirs, des obligations devoirs ou des fonctions liés aux impacts du projet sur l'environnement

Organisme et législation/réglementation/ politique	Ressources protégées/gérées	Pouvoirs/obligations/fonctions conférés
Au niveau provincial		
Environnement et zones protégées de l'Alberta <i>Loi sur le régime des eaux</i> <i>Politique de l'Alberta pour les zones humides</i>	La <i>loi sur le régime des eaux</i> soutient et promeut la conservation et la gestion de l'eau en Alberta, y compris les zones humides.	Une autorisation en vertu de la <i>loi sur le régime des eaux</i> est requise avant la construction dans le cadre du projet afin de remédier aux effets potentiels sur les zones humides. Une approbation en vertu de la <i>loi sur le régime des eaux</i> sera demandée pour le système de gestion des eaux pluviales, le cas échéant.
Environnement et zones protégées de l'Alberta <i>Environmental Protection and Enhancement Act (EPEA – Loi sur la protection et l'amélioration de l'environnement)</i>	L' <i>EPEA</i> est la principale loi de l'Alberta qui gère les exigences réglementaires relatives à l'air, à l'eau, à la terre et à la biodiversité	Une approbation/autorisation en vertu de l' <i>EPEA</i> sera demandée pour le système de gestion des eaux pluviales et le système de gestion des eaux usées, le cas échéant.
Environnement et zones protégées de l'Alberta <i>Loi sur la faune</i>	Protection des espèces sauvages inscrites dans le cadre du <i>Règlement sur la faune</i>	La <i>loi sur la faune</i> interdit la perturbation ou la destruction d'un habitat, d'un nid ou d'une tanière d'une espèce sauvage inscrite.
Environnement et zones protégées de l'Alberta <i>Règlement de la loi sur la destruction des mauvaises herbes</i>	Gère les mauvaises herbes considérées comme nuisibles et les plantes interdites.	Ce règlement exige que la croissance et la propagation des mauvaises herbes nuisibles soient contrôlées.
Alberta Culture <i>Historical Resources Act (LRH – Loi sur les ressources historiques)</i>	La LRH gère la préservation et l'étude des ressources historiques de l'Alberta, y compris les sites archéologiques, les sites paléontologiques, les bâtiments historiques et les sites d'usage traditionnel des Autochtones.	Approbation en vertu de la LRH requise avant la phase de construction du projet
Au niveau municipal		
Comté de Wheatland <i>Politiques agricoles et environnementales</i>	Établissent des directives sur la fourniture de services respectueux de l'environnement dans le comté de Wheatland	Informations requises sur l'évaluation environnementale dans le cadre du permis d'aménagement.
Comté de Wheatland <i>Règlement sur le bruit</i>	Gestion du bruit dans le comté de Wheatland	Exigences et restrictions relatives aux activités sonores dans le comté de Wheatland

Tableau 6 : Instances ayant des pouvoirs, des obligations devoirs ou des fonctions liés aux impacts du projet sur l'environnement

Organisme et législation/réglementation/politique	Ressources protégées/gérées	Pouvoirs/obligations/fonctions conférés
Comté de Wheatland <i>Règlement sur l'utilisation des terres</i>	Gère les exigences en matière de pollution lumineuse dans le comté de Wheatland.	Comprend les exigences visant à réduire la pollution lumineuse et l'effet nuisible des lumières vives pour les propriétaires des terrains adjacents, tout en protégeant la faune et son habitat.

D'autres lois fédérales et provinciales ont été prises en compte concernant les impacts du projet sur l'environnement. Toutefois, le projet ne comporte pas d'éléments relevant de leurs rôles, comme suit :

- Liste fédérale de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP)
 - Le projet n'a pas d'incidence sur les poissons ou leur habitat, car il n'est pas prévu de rejeter les eaux pluviales hors du site dans des zones où se trouvent des habitats de poissons. Par conséquent, il n'y a aucune exigence de la LEP à respecter pour les espèces aquatiques (section 19.0).
 - Les études environnementales réalisées à ce jour n'ayant pas permis d'identifier des espèces en péril, il n'y a aucune exigence de la LEP à respecter pour la faune et la flore (sections 14.3 et 14.4).
- Liste fédérale de la *Loi sur les pêches* – Le projet n'ayant pas d'impact sur les poissons ou leur habitat et ne prévoyant pas de rejet des eaux pluviales hors du site, à l'exception de la possibilité d'irrigation hors du site vers des terres agricoles, il n'y a aucune exigence de la *Loi sur les pêches* à respecter.
- Liste fédérale de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes* – Aucune voie navigable n'est touchée par la construction ou l'exploitation du projet.
- Liste provinciale du *Règlement sur l'évaluation environnementale (activités obligatoires et exemptées)* (GOA 2017) – Le 12 mai 2023, l'Alberta Environment and Protected Areas (AEPA) a informé le promoteur qu'un rapport d'évaluation des impacts environnementales n'était pas nécessaire (annexe K de la DDP).

18.1 Mise à jour réglementaire - Transports Canada et NAV CANADA

Le promoteur a soumis un rapport sommaire de consultation à Transports Canada le 23 mars 2023. Le 3 avril 2023, Transports Canada a envoyé une lettre de réponse indiquant que le rapport sommaire de consultation a été accepté, car il a été jugé conforme aux dispositions de l'article 307.07. Le promoteur se conformera au Règlement de l'aviation canadien (RAC) 307.

Le 23 février 2023, NAV CANADA a répondu qu'il n'y avait pas d'objection au projet tel que présenté et a inclus une liste de conditions à respecter. La lettre de réponse de NAV CANADA se trouve à l'annexe L de la DPP. L'évaluation de NAV CANADA ne constitue pas une approbation ou un permis de la part d'autres organismes. Le promoteur poursuivra ses consultations régulières jusqu'à ce que toutes les approbations soient obtenues.

Les exigences relatives au document TP-1247 n'ont pas encore été discutées avec Transports Canada et NAV CANADA dans le cadre de ce processus. Le promoteur se conformera à toutes les exigences ou conditions de Transports Canada/NAV CANADA liées au document TP-1247.

Le promoteur continuera de travailler avec Transports Canada et NAV CANADA sur les exigences réglementaires requises pour le projet.

PARTIE E : IMPACTS POTENTIELS DU PROJET

19.0 IMPACT POTENTIEL SUR LES POISSONS ET LEUR HABITAT, LES ESPÈCES AQUATIQUES ET LES OISEAUX MIGRATEURS

19.1 Poissons et leur habitat et espèces aquatiques

Les corrélations ou interactions potentielles entre le projet et les poissons et leur habitat et les espèces aquatiques sont présentées dans le tableau 7. Le projet ne devrait pas avoir d'impact négatif sur les poissons et leur habitat et les espèces aquatiques, compte tenu des éléments suivants :

- Aucun plan d'eau ou cours d'eau abritant des poissons n'a été déterminé lors des études sur le terrain.
- La conception et les mesures d'atténuation proposées dans le cadre du projet réduisent au minimum les interactions avec les plans d'eau et les cours d'eau hors site.
- Le projet est soumis à des processus législatifs ou réglementaires existants qui gèrent ou prennent en compte l'impact sur les cours d'eau et les plans d'eau de l'Alberta.

Tableau 7 : Corrélations potentielles avec les poissons et leur habitat et les espèces aquatiques

Corrélations/interactions potentielles avec les poissons et leur habitat	Points de discussion
Élimination de plans d'eau ou de cours d'eau dans le cadre des activités de construction	Aucun plan d'eau ou cours d'eau abritant des poissons sur le site du projet ne sera éliminé dans le cadre des activités de construction. L'étude biophysique a conclu que les plans d'eau situés sur le site du projet ne sont pas en mesure d'accueillir des poissons (Trace 2020a; annexe I de la DDP).
Élimination de zones humides dans le cadre des activités de construction	<p>Bien que l'élimination de zones humides soit prévue dans le cadre des activités de construction, il n'y a pas de zones humides abritant des poissons sur le site du projet. L'étude biophysique a conclu que les zones humides situées sur le site du projet ne sont pas en mesure d'accueillir des poissons (Trace 2020a; annexe I de la DDP).</p> <p>Les mesures d'atténuation suivantes sont proposées afin de réduire l'impact potentiel sur les zones humides :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Conformément aux exigences de l'Alberta Wetland Policy (Politique de l'Alberta pour les zones humides) (GOA 2013), atténuation des pertes permanentes de zones humides. Le promoteur recommandera le versement d'une compensation à l'AEPA. ■ Conformément aux exigences de Politique de l'Alberta pour les zones humides (GOA 2013), versement à l'AEPA d'une compensation pour l'élimination de la zone humide temporaire, en fonction de la valeur relative de la zone humide, pour la construction, la restauration ou l'amélioration d'une zone humide dans le même bassin. <p>La Politique de l'Alberta pour les zones humides (GOA 2013) exige des mesures d'atténuation en cas de perte de zones humides temporaires ou permanentes. La gestion des zones humides est réglementée par une approbation en vertu de la <i>Loi sur le régime des eaux</i> de l'Alberta (voir les détails ci-dessous).</p>

Tableau 7 : Corrélations potentielles avec les poissons et leur habitat et les espèces aquatiques

Corrélations/interactions potentielles avec les poissons et leur habitat	Points de discussion
Rejet des eaux pluviales dans les plans d'eau et les cours d'eau avoisinants	<p>La solution actuellement privilégiée concernant les eaux pluviales est un système de bassin d'eaux pluviales sans rejet hors site. Le système fonctionnerait par évaporation et irrigation des terres sur le site et potentiellement hors site (terres agricoles). L'irrigation hors site ne devrait pas toucher les plans d'eau ou les cours d'eau avoisinants. Les mesures d'atténuation suivantes sont proposées pour gérer la qualité des eaux pluviales :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Des systèmes de canalisations seront reliés à un séparateur d'huile et de sable avant l'entrée dans le bassin d'eaux pluviales. ■ Le séparateur d'huile et de sable éliminera 85 % des particules de taille supérieure à 75 micromètres. <p>Les systèmes d'eaux pluviales sont réglementés par une approbation en vertu de l'<i>Environmental Protection and Enhancement Act</i> (Loi sur la protection et l'amélioration de l'environnement) et de la <i>Loi sur le régime des eaux</i> de l'Alberta.</p>
Rejet des eaux usées dans les plans d'eau et les cours d'eau avoisinants	<p>Le plan actuel prévoit l'utilisation d'une station d'épuration pour traiter les eaux usées. Les effluents traités par la station d'épuration seraient temporairement stockés dans un bassin de rétention des effluents traités pour une utilisation ultérieure comme eau d'irrigation.</p> <p>Le système de traitement des eaux usées et la réutilisation des eaux usées proposés nécessitent une inscription et une autorisation en vertu de l'<i>Environmental Protection and Enhancement Act</i> de l'Alberta.</p>
Prise d'eau dans les plans d'eau ou les cours d'eau pour la construction ou l'exploitation	<p>La solution d'approvisionnement en eau actuellement privilégiée consiste à collaborer avec le comté de Wheatland pour un raccordement au réseau régional d'alimentation en eau de l'est de Calgary.</p>

Le promoteur a demandé au titre de la *Loi sur le régime des eaux* une autorisation de perturber les zones humides et les plans d'eau éphémères situés sur le site du projet. Conformément aux exigences de la Politique de l'Alberta pour les zones humides (GOA 2013), le promoteur doit atténuer les pertes de zones humides permanentes. Le promoteur propose de verser une compensation à l'Alberta Environment and Protected Areas (AEPA) pour l'élimination de zones humides permanentes et temporaires, en fonction de la valeur relative de la zone humide, pour la construction, la restauration ou l'amélioration d'une zone humide dans le même bassin.

Le promoteur se conformera à toutes les exigences réglementaires pertinentes en vertu de la *Loi sur les pêches*. La conception du projet ne semble pas comporter d'exigences réglementaires relevant de la *Loi sur les pêches* à l'heure actuelle.

19.2 Oiseaux migrateurs

La *Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs* protège les oiseaux migrateurs, leurs nids et leurs œufs partout où ils se trouvent au Canada. Les corrélations ou interactions potentielles entre le projet et les oiseaux migrateurs sont présentées dans le tableau 8. Le projet ne devrait pas avoir d'impact négatif sur les oiseaux migrateurs, compte tenu des éléments suivants :

- La conception du projet et les mesures d'atténuation proposées réduisent au minimum les interactions avec les plans d'eau et les cours d'eau hors site.
- Le projet est soumis à des processus législatifs ou réglementaires existants qui gèrent ou prennent en compte l'impact sur les cours d'eau et les plans d'eau de l'Alberta.

Tableau 8 : Corrélations potentielles avec les oiseaux migrateurs

Corrélations/interactions potentielles	Points de discussion
<p>Perturbation des oiseaux migrateurs, de leurs nids et de leurs œufs pendant les activités de construction</p>	<p>Les mesures d'atténuation suivantes sont proposées pour réduire l'impact potentiel sur les nids et les œufs d'oiseaux migrateurs pendant les activités de construction :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Effectuer le défrichage et le nivellement du site en dehors de la période de reproduction des oiseaux (entre le 15 avril et le 30 août environ; GC 2018) afin d'éviter la destruction des nids et des oiseaux nicheurs. ■ Si les activités de construction doivent avoir lieu pendant la période de reproduction des oiseaux, il faudra employer une personne qualifiée pour recenser la faune dans un délai de sept jours précédant le défrichage de la végétation, conformément au protocole de recensement de la faune (GOA 2021b). ■ Si des nids ou des tanières sont découverts au cours du recensement, il faudra délimiter une zone de sécurité temporaire spécifique aux espèces, en consultation avec une personne qualifiée, et appliquer cette zone de sécurité à toutes les activités de construction jusqu'à ce qu'une personne qualifiée estime que les oiseaux ont quitté le nid ou que le nid n'est plus occupé. ■ Si les activités de construction sur le site du projet sont suspendues pendant plus de sept jours, il faudra procéder à un recensement supplémentaire de la faune avant leur reprise.
<p>Collisions entre la faune et les véhicules, y compris les collisions entre les oiseaux et les avions</p>	<p>Les mesures d'atténuation suivantes sont proposées pour réduire les interactions potentielles entre la faune et les véhicules :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Arrêter les véhicules et les équipements lorsqu'ils ne sont pas utilisés afin de réduire les perturbations pour les espèces sauvages. ■ Éviter les déplacements inutiles sur le site du projet, ainsi que vers et à partir de celui-ci, afin de réduire le risque de collisions entre la faune et les véhicules. ■ Respecter les limitations de vitesse affichées afin de réduire le risque de collisions de la faune avec les véhicules. ■ Utiliser des dispositifs de dissuasion des oiseaux et/ou de gestion des niveaux d'eau pour les installations d'eaux pluviales afin de décourager leur utilisation par les oiseaux migrateurs, dans la mesure du possible. ■ Les mesures d'atténuation relatives à l'habitat de la faune et aux collisions avec la faune à l'aérodrome feront partie du plan de gestion de la faune de l'aérodrome prévu dans le cadre du projet, qui sera élaboré conformément aux lignes directrices de Transports Canada énoncées dans le document <i>Un ciel à partager : Guide à l'intention des gestionnaires de la faune – TP 13549</i> (Transports Canada 2004).
<p>Élimination de zones humides dans le cadre des activités de construction</p>	<p>Les mesures d'atténuation suivantes sont proposées pour réduire l'impact potentiel sur les oiseaux migrateurs dans les zones humides :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Conformément aux exigences de l'Alberta Wetland Policy (Politique de l'Alberta pour les zones humides) (GOA 2013), atténuation des pertes permanentes de zones humides. Le promoteur recommandera le versement d'une compensation à l'AEPA. ■ Conformément aux exigences de Politique de l'Alberta pour les zones humides (GOA 2013), versement à l'AEPA d'une compensation pour l'élimination de la zone humide temporaire, en fonction de la valeur relative de la zone humide, pour la construction, la restauration ou l'amélioration d'une zone humide dans le même bassin.

Tableau 8 : Corrélations potentielles avec les oiseaux migrateurs

Corrélations/interactions potentielles	Points de discussion
Établissement de mauvaises herbes affectant un habitat potentiel	<p>Les mesures d'atténuation suivantes sont proposées afin de lutter contre les mauvaises herbes, ce qui peut avoir une incidence sur l'habitat potentiel des oiseaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Confirmer que tout équipement arrivant sur le site du Projet sera propre et exempt de terre et de débris végétaux afin d'éviter la propagation de mauvaises herbes. • Surveiller les empilements de terre pour les mauvaises herbes et mettre en œuvre des mesures correctives pour éviter la croissance et l'établissement de mauvaises herbes réglementées. <p>Lutter contre les mauvaises herbes et les espèces nuisibles et interdites identifiées dans le <i>Weed Control Act</i> de l'Alberta et les règlements connexes.</p>

20.0 MODIFICATIONS DE L'ENVIRONNEMENT SUR LES TERRES FÉDÉRALES, DANS UNE PROVINCE AUTRE QUE CELLE OÙ LE PROJET DOIT ÊTRE RÉALISÉ OU EN DEHORS DU CANADA

La réalisation de ce projet n'entraînera aucune modification de l'environnement sur les terres fédérales, dans les autres provinces ou en dehors du Canada. Les raisons de cet énoncé sont les suivantes :

- Les terres fédérales les plus proches du site du projet se trouvent à environ 11 km (section 13.0).
 - Le projet ne devrait pas avoir d'impact physique direct sur les terres fédérales, car aucune partie du projet ne sera réalisée au-delà du site du projet ou sur des terres fédérales.
 - Le projet devrait avoir un impact faible et limité localement sur la qualité de l'air et les émissions sonores (sections 24.3 et 24.4 ci-dessous) et ne devrait avoir aucun impact indirect sur les terres fédérales.
- La frontière provinciale la plus proche est à 115 km.
 - Le projet ne devrait pas causer des changements physiques directs en dehors d'Alberta ou du Canada, car aucune partie du projet ne sera réalisée en dehors du site du projet.
 - Le projet devrait avoir un impact faible et limité localement sur la qualité de l'air et les émissions sonores (sections 24.3 et 24.4 ci-dessous) et ne devrait avoir aucun impact indirect en dehors de l'Alberta ou du Canada.

21.0 IMPACT SUR LES POPULATIONS AUTOCHTONES, Y COMPRIS L'UTILISATION TRADITIONNELLE DES TERRES, LE PATRIMOINE PHYSIQUE ET CULTUREL ET LES RESSOURCES HISTORIQUES, ARCHÉOLOGIQUES ET PALÉONTOLOGIQUES

21.1 Utilisation Traditionnelle des Terres

Le site du projet est situé sur environ 631⁶ ha de terres privées constituées principalement de terres agricoles cultivées avec des plans d'eau intermittents et des marais répartis sur l'ensemble du site (Trace 2020a). Le site du projet est zoné en district agricole général et utilisé comme terres cultivées avec plusieurs petits lotissements résidentiels. L'objectif du district agricole général est de promouvoir et d'aménager des terres agricoles ainsi que de préserver le caractère agraire du comté. Le développement industriel n'est pas autorisé dans ce district. Les régions environnantes de la partie nord de la section 08 sont zonées en zone industrielle générale et résidentielle rurale. Les régions environnantes de la partie nord de la section 09 et de la partie ouest de la section 10 sont zonées en zone industrielle générale (Trace 2020a; Trace 2020b). Dans les limites du site du projet se trouvent dix-neuf puits de gaz actifs et seize gazoducs à haute pression exploités par Ember (Trace 2020b).

Les connaissances autochtones fournies par les groupes autochtones dans les lettres envoyées à l'AEIC en juin 2023 ont été résumées dans cette section. Le promoteur s'est engagé à poursuivre le dialogue avec les groupes autochtones au fur et à mesure de l'avancement du projet, afin de répondre à leurs préoccupations et à leurs aspirations liées au développement du projet.

La Nation des Tsuut'ina a fait remarquer qu'elle possède des récits oraux qui parlent de l'emplacement du projet, et qu'il est possible que des plantes et des arbustes médicinaux se trouvent dans la zone du projet. La Nation Tsuut'ina a affirmé que la perturbation ou l'enlèvement de cette végétation affecterait ses utilisations cérémonielles des terres (Tsuut'ina Nation 2023). La Nation Tsuut'ina note également que, bien que l'emplacement du projet soit actuellement constitué de terres cultivées, d'autres espèces végétales et animales, telles que des zones humides et huit espèces d'oiseaux rares, ont été observées au cours des études sur le terrain. De plus, les Tsuut'ina ont indiqué que d'autres espèces sauvages pourraient être présentes sur le site du projet et que leur absence lors des études sur le terrain ne signifie pas qu'elles ne sont pas présentes.

La Nation Siksika a noté que les caractéristiques fauniques notables (c'est-à-dire le grand-duc d'Amérique, la buse à queue rousse, la buse de Swainson) identifiées sont des espèces d'une importance particulière pour la Nation Siksika (Siksika Nation 2023). Les espèces d'oiseaux présentes sur le site du projet servent à la conception des tipis des membres de la Nation Siksika et sont essentielles sur le plan culturel. La Première Nation des Bearspaw a également indiqué que ces espèces d'oiseaux sont des espèces importantes pour elle et qu'elles contribuent fortement à la biodiversité locale (Bearspaw First Nation 2023).

Les Premières Nations Bearspaw, Chiniki et Goodstoney ont indiqué que, d'après leur connaissance de la région, des ressources historiques notables sont présentes (Bearspaw First Nation 2023, Chiniki First Nation 2023, Goodstoney First Nation 2023). Un exemple fourni est un site archéologique Cluny, situé à l'est de la zone du projet, qui illustre leur lien historique avec la région par leur utilisation et leur occupation des zones à l'intérieur et à proximité de la zone du projet (Bearspaw First Nation 2023, Chiniki First Nation 2023, Goodstoney First Nation 2023). En outre, ces groupes autochtones notent également que la signature du traité n° 7 à Blackfoot Crossing a

⁶ La description initiale du projet indique que le site proposé occupe 589,4 ha; cependant, le site proposé est passé à 631 ha en raison de l'ajout de la zone d'étude future dans la partie nord de la cellule 1 (discutée dans la section 9.0).

eu lieu au sud du site de Cluny, ce qui souligne encore l'utilisation et l'occupation de cette zone par leurs ancêtres. Ces Premières Nations ont indiqué qu'elles avaient également de nombreux camps à proximité de la zone du projet, et que cette zone revêtait une grande importance pour elles.

Le promoteur reconnaît l'utilisation historique de la zone, comme l'indiquent les lettres de l'AEIC de juin 2023. Bien que les niveaux de bruit aient été estimés négligeables à élevés dans les zones à proximité immédiate de la piste d'atterrissage du projet et sur les routes publiques, le site du projet étant situé sur des terres privées et ayant déjà fait l'objet d'un développement agricole et industriel, le potentiel d'utilisation actuelle des terres autochtones, notamment pour la chasse, la pêche, la cueillette de plantes ou l'usage spirituel, est limité. En outre, le projet ne devrait pas avoir d'impact sur la qualité ou la quantité de l'eau, l'habitat de la faune ou les plantes traditionnelles et médicinales dans la région environnante, car cet impact ne devrait que négligeable sur la qualité de l'air, la qualité et la quantité de l'eau, ou la santé des poissons, de la faune et de la flore. Le site du projet n'est pas accessible au public et il n'y a pas d'accès pour l'utilisation des terres autochtones. Aucun effet cumulatif n'est prévu en raison de l'emplacement du site du projet sur des terres privées, qui consistent principalement en terres agricoles cultivées. Par conséquent, les effets sur les ressources, les terres ou les conditions environnementales essentielles à l'exercice des droits issus des traités, les droits de récolte des Métis ou l'utilisation des terres autochtones ne sont pas prévus. Le promoteur reconnaît que les peuples autochtones consultés dans le cadre du projet ont chassé, pêché et récolté dans la zone du projet à l'époque pré- ou post-européenne, et qu'ils ont des liens ancestraux avec les terres. Bien que le paysage ait changé du fait des cultures et de l'aménagement ultérieur, les peuples autochtones pourraient encore avoir des liens avec la région. Le promoteur est déterminé à poursuivre la consultation avec les peuples autochtones tout au long de l'avancement du projet afin de répondre à leurs préoccupations et à leurs aspirations liées à la mise en œuvre du projet.

Comme indiqué à la section 4.0, la consultation se poursuit et le promoteur est déterminé à maintenir cette consultation avec les peuples autochtones dans le cadre des activités de construction et d'exploitation du site du projet, afin de répondre à leurs préoccupations éventuelles. Le promoteur est engagé à poursuivre le dialogue avec les groupes autochtones au fur et à mesure de l'avancement du projet, afin de répondre à leurs préoccupations et à leurs aspirations en ce qui concerne le développement du projet.

21.2 Patrimoine Physique et Culturel et les Ressources Historiques, Archéologiques et Paléontologiques

Une étude des ressources historiques a été réalisée pour le site du projet afin d'étayer une demande d'autorisation en vertu de la *Loi sur les ressources historiques*. Selon cette étude, le projet n'interfère pas avec des terres ayant une valeur de ressources historiques (VRH) et aucune ressource historique n'a été précédemment répertoriée dans le périmètre du projet. Les sites les plus proches précédemment répertoriés (pour les deux périodes historiques) se trouvent à environ 1,4 km à l'est et à environ 1,9 km à l'est. Le projet n'aura aucun impact sur ces sites. Une étude précédente d'impact sur les ressources historiques a été réalisée pour l'élargissement à quatre voies de l'autoroute 1 entre Strathmore et la jonction avec la route 9, près du site du projet. Cette étude a répertorié le site localisé à 1,9 km à l'est du projet, mais n'a répertorié aucun site à l'intérieur des parties de la zone du projet qu'il traverse. Le projet se trouve sur des dépôts de sédiments au niveau des prairies qui sont généralement peu profonds en dehors des vallées des cours d'eau et très vulnérables aux perturbations agricoles. Le projet étant situé sur des terres agricoles déjà perturbées, aucune ressource historique connue ne sera touchée et la possibilité de présence de ressources historiques intactes, inconnues et significatives est faible.

Une demande de ressources historiques a été soumise à l'Alberta Culture, qui a examiné l'emplacement du projet et le potentiel de ressources historiques de la région. Sur la base de cet examen, aucune étude d'impact sur les ressources historiques n'a été requise et le promoteur a reçu l'approbation de l'Alberta Culture en vertu de la *Loi sur les ressources historiques* pour le site du projet le 12 décembre 2022.

Dans le cadre des activités de construction du projet, si des sites, des structures ou des objets ayant une importance historique, archéologique, paléontologique ou spirituelle pour les peuples autochtones sont répertoriés, le promoteur et ses entrepreneurs devront :

- 1) Arrêter les activités et délimiteront la zone afin d'éviter toute perturbation.
- 2) Les travailleurs informeront le promoteur qui communiquera avec un spécialiste des ressources historiques.
- 3) Aucun site archéologique ou paléontologique potentiel ne sera perturbé ou touché tant que le spécialiste des ressources historiques n'aura pas indiqué qu'il a consulté l'organisme de réglementation provincial pour s'assurer que les mesures d'atténuation appropriées ont été mises en œuvre.
- 4) Le promoteur informera également les groupes autochtones locaux de ces découvertes afin de les consulter sur les mesures d'atténuation proposées.
- 5) Ce plan d'urgence sera inclus dans le plan de protection de l'environnement du projet.

22.0 IMPACT SUR LES CONDITIONS SANITAIRES, SOCIALES ET ÉCONOMIQUES DES PEUPLES AUTOCHTONES

Les sections suivantes présentent une analyse de l'impact potentiel du projet sur la santé, les facteurs sociaux et les facteurs économiques pour les peuples autochtones.

22.1 Impact potentiel sur la santé

La réserve indienne la plus proche est la réserve n° 146 de la Nation des Siksika, située à 23 km au sud-est du site du projet. Siksika Health Services est le principal fournisseur de services pour la Nation des Siksika (Siksika Health Services, aucune date indiquée). Siksika Health Services fournit également des services médicaux d'urgence 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 ainsi que des services à la Nation des Siksika et à la région environnante si nécessaire. Les patients sont en général transportés vers le centre médical le plus proche qui, selon le type de soins requis, peut être l'hôpital Strathmore District Health Services ou les hôpitaux de Calgary (Siksika Health Services, aucune date indiquée).

La majeure partie du personnel affecté dans le cadre du projet devrait être originaire du comté de Wheatland et de la région environnante (villes de Strathmore et de Calgary). Toute augmentation du nombre de travailleurs dans la région devrait être minime et temporaire et ne devrait donc pas stimuler la croissance démographique ou la demande de services de soins de santé. Le projet ne devrait pas avoir recours aux services médicaux spécifiques aux communautés autochtones (par exemple, Siksika Health Services). Le projet ne devrait donc pas avoir d'impact sur la demande en services médicaux fournis aux peuples autochtones. En cas d'accident pendant les activités de construction (y compris lié à la circulation en dehors du site), l'accès aux soins actifs à l'hôpital Strathmore District Health Services pourrait être touché en période de forte demande. Le risque de recours accru aux services d'urgence dans le cadre du projet devrait être faible, car le promoteur propose de mettre en place un centre de services d'urgence.

Dans le cadre du projet, il est prévu peu de trajets aériens, environ 15 à 20 par mois (selon les volumes de production), et donc de faibles émissions dans l'atmosphère (section 24.3). L'eau potable sera fournie par le réseau régional d'alimentation en eau de l'est de Calgary et le promoteur obtiendra les licences nécessaires en

vertu de la *Loi sur les régimes de l'eau*. Il est peu probable que le projet augmente la contamination pendant la construction et l'exploitation, car il ne produira que des déchets domestiques et commerciaux conventionnels, ainsi que des déchets liquides lors de la fabrication, de l'assemblage ou des processus de pré-vol et d'entretien des aéronefs, des matériaux généraux, des déchets métalliques et des chutes (Section 24.0). Ces déchets seront évacués par une entreprise d'élimination des déchets vers des décharges ou des installations de recyclage. Un système intégré de gestion des eaux pluviales sera utilisé par évaporation, irrigation et évaporation mécanique. Le système de gestion des eaux usées sera probablement un système de traitement sur site ou un raccordement à un système municipal existant. Les sources potentielles de contamination sur le site sont les 19 puits de pétrole et de gaz en activité situés sur le site du projet⁷, ainsi que les réservoirs de carburant en surface, les fosses, les fosses à urnes ou les débris enterrés. Toutefois, le risque d'effets négatifs sur le sol et les eaux souterraines est faible à modéré, et aucune autre étude environnementale immédiate concernant ces zones n'est justifiée pour le moment (annexe J de la DDP). Aucune source de contamination réelle ou potentielle provenant de sources extérieures au site n'a été identifiée pour justifier une étude plus approfondie sur le site du projet à l'heure actuelle. On ne s'attend donc pas à ce que le projet entraîne une augmentation des contaminants.

Les effets du projet sur la végétation, la faune, les poissons et leur habitat devraient être négligeables. Par conséquent, aucun effet sur la santé dû à la consommation d'aliments traditionnels n'est attendu. Comme indiqué à l'annexe I de la DDP et à la section 14.3, aucune source d'eau potable n'est située sur le site du projet et des effets en aval du projet ne sont pas attendus. Compte tenu de l'emplacement du projet sur des terres privées, de l'absence d'accès au site du projet pour l'utilisation des terres autochtones, de la longue histoire de l'utilisation des terres agricoles sur le site du projet, de la distance par rapport à l'établissement autochtone le plus proche, des faibles émissions atmosphériques et de l'absence d'effet potentiel sur les aliments récoltés et l'eau potable, aucun effet du projet sur la santé autochtone n'est attendu. Le promoteur est ouvert à un dialogue plus poussé avec les groupes autochtones pour déterminer leur point de vue sur tout effet lié à leur santé et à leur bien-être.

22.2 Impacts sociaux potentiels

Les activités de construction dans le cadre du projet ne devraient pas contribuer à accroître considérablement la population temporaire ou à long terme du comté de Wheatland. Bien que la main-d'œuvre de construction ne soit pas encore connue, les activités de construction et d'exploitation du projet ne devraient pas générer un accroissement de la main-d'œuvre transitoire. La main-d'œuvre affectée aux activités de construction et d'exploitation devrait provenir principalement de la population locale, étant donné qu'il existe un marché du travail qualifié au niveau local (dans le comté de Wheatland et à Strathmore). Le projet ne devrait pas avoir d'impacts sociaux sur les communautés autochtones, car il ne devrait pas générer une demande importante de travailleurs en dehors de la région ni stimuler la croissance de la population ou provoquer des changements dans la composition des communautés autochtones locales. En l'absence de croissance démographique induite, il ne devrait y avoir aucun impact sur l'accès des peuples autochtones aux ressources communautaires.

Le site du projet est bordé par les routes existantes de la région et du canton et est situé au sud de l'autoroute 1. Le projet ne devrait pas accroître l'accès routier aux terres de la Couronne qui pourraient être utilisées à des fins

⁷ Toute préoccupation environnementale pendant l'exploitation, l'abandon et post-abandon des sites des puits de pétrole et de gaz et des installations connexes est la responsabilité de l'exploitant. Ember devra obtenir des certificats de réclamation pour la fermeture des sites, ce qui comprendra une évaluation des risques environnementaux potentiels liés aux activités pétrolières et gazières.

traditionnelles, ni créer de nouvelles perturbations linéaires (et un accès non officiel associé) qui pourraient accroître la probabilité d'utilisation non autochtone des terres et des ressources des terres de la Couronne.

22.3 Impacts économiques potentiels

La Nation des Siksika partage une grande partie de la frontière sud du comté de Wheatland et de nombreux peuples autochtones de la Nation des Siksika vivent et travaillent également dans le comté (Wheatland County 2020). La main-d'œuvre affectée aux activités de construction du projet est estimée entre 320 et 400 personnes et celle affectée à l'ensemble de l'exploitation est estimée à 1 500 personnes. La politique de respect sur le lieu de travail du promoteur et les programmes de formation obligatoires seront mis en œuvre pour le projet et comprendront une formation à la sensibilité culturelle pour l'ensemble de la main-d'œuvre du projet. Cette formation permettra de garantir la sûreté, la sécurité et la non-discrimination des populations autochtones participant au projet, et de lutter contre les préjugés à l'égard des populations autochtones au sein de la main-d'œuvre non autochtone.

Le promoteur s'engage à collaborer avec les communautés autochtones pour identifier les possibilités de formation, d'emploi, de soumission pour les contrats et d'acquisition de biens et de services à toutes les étapes du développement du projet. Comme indiqué à la section 4.0, le promoteur a défini des principes de dialogue avec les communautés autochtones, notamment l'offre de possibilités d'emploi aux communautés autochtones et la possibilité pour les entreprises autochtones de soumissionner pour les contrats du projet De Havilland Field. Le promoteur s'est engagé avec Community Futures Treaty 7, un partenaire pour la mise en œuvre des programmes de formation pour les compétences et l'emploi destiné aux Autochtones (FCEA), à explorer les possibilités de partenariat pour la formation et l'emploi avec les groupes autochtones locaux. Également, le promoteur s'est engagé avec Levvel Consulting à explorer des partenariats potentiels, notamment pour la formation des nouveaux arrivants dans l'industrie aérospatiale, ainsi que pour les initiatives de formation culturelle des employés existants.

Le promoteur est actuellement en contact avec des groupes autochtones et envisagera une éventuelle lettre d'intention pour les groupes autochtones qui sont prêts à engager leurs membres à faire la navette jusqu'à Calgary. Actuellement, le promoteur se concentre sur les organisations de programmation autochtones locales (basées à Calgary), mais il est ouvert à d'autres possibilités lorsqu'elles se présentent. Le projet devrait avoir des retombées économiques positives pour les communautés autochtones ou les individus autochtones qui participent au projet, par le biais d'opportunités d'emploi ou d'affaires.

23.0 ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE GÉNÉRÉES DANS LE CADRE DU PROJET

Les activités de construction et d'exploitation du projet généreront des émissions de gaz à effet de serre (GES) et donneront lieu à un défrichement qui causera une perte ponctuelle de sources et puits de carbone. Une analyse des changements climatiques a été réalisée par WSP pour le site du projet (annexe M du document DDP) en tenant compte des éléments suivants :

- L'impact que pourrait avoir l'exploitation du site du projet sur les changements climatiques (c'est-à-dire, l'impact du projet sur le climat du fait des émissions de gaz à effet de serre [GES])
- L'impact que pourraient avoir les changements climatiques potentiels sur le projet, y compris les installations et infrastructures auxiliaires (c'est-à-dire, la résilience du projet aux changements climatiques)

À cet effet, une évaluation des émissions de GES et une évaluation de la résilience aux changements climatiques ont été réalisées pour le site du projet dans le cadre de l'analyse des changements climatiques (annexe M du document DDP).

Il faut noter que ce projet vise en partie à construire des avions DHC-515 Firefighter qui sont des avions amphibies multi-mission spécialement conçus pour la lutte contre les incendies de forêt. Les avantages de ces avions en termes de réduction des émissions de GES dues aux incendies de forêt et de maintien des puits de carbone grâce à la lutte contre les incendies de forêt sont importants, mais ils n'ont pas été quantifiés dans le cadre de l'analyse des changements climatiques (annexe M du document DDP). Comme indiqué à la section 7.0, les changements climatiques entraînent une modification des régimes d'incendie, dont la fréquence, la gravité et la taille augmentent souvent (Warren et Lulham, 2021). La saison des incendies s'allonge, commençant plus tôt au printemps et se terminant plus tard à l'automne, et des incendies plus fréquents (exprimés par un intervalle de retour des incendies plus court) sont attendus tout au long de ce siècle (Warren et Lulham 2021).

Évaluation des émissions de GES

L'Évaluation stratégique des changements climatiques (ESCC; ECCC 2020) et la Version préliminaire du guide technique relatif à l'évaluation stratégique des changements climatiques (GC 2021) exigent que les promoteurs calculent les émissions nettes de GES d'après l'équation suivante :

Émissions nettes de GES = Émissions directes de GES + Émissions de GES (production d'énergie achetée) – CO₂ capté et stocké – Émissions de GES domestiques évitées – Crédits compensatoires.

Soit :

- Émissions directes de GES (champ d'application 1) = émissions provenant de sources détenues ou contrôlées par un promoteur (par exemple, générateurs, chaudières, véhicules, processus et émissions fugitives) (WRI et WBCSD 2013) et de changements dans l'utilisation des terres.
- Émissions de GES domestiques attribuables de la production d'énergie achetée (champ d'application 2) = émissions provenant de la production d'électricité achetée, du chauffage et de la climatisation consommés par le promoteur (WRI et WBCSD 2013).
- CO₂ capté et stocké = émissions générées dans le cadre du projet et stockées de manière permanente dans le cadre d'un projet de stockage.
- Émissions de GES domestiques évitées = émissions réduites ou éliminées au Canada grâce au projet.
- Crédits compensatoires = réduction ou suppression d'émissions générées par des activités qui s'ajoutent aux émissions qui auraient été générées en l'absence de compensation.

Conformément au document Version préliminaire du guide technique relatif à l'évaluation stratégique des changements climatiques, les émissions nettes de GES dans le cadre du projet ont été calculées sur la base de la somme des émissions directes de GES (champ d'application 1) et des émissions de GES attribuables à la production d'énergie achetée (champ d'application 2). Le projet étant dans sa phase de conception préliminaire, les émissions liées aux émissions de GES évitées, au CO₂ qui serait capturé et stocké et à l'achat de crédits compensatoire, ont été fixées à zéro tonne d'équivalent de dioxyde de carbone (0 t d'équivalent CO₂), par mesure de prudence.

Selon l'estimation des émissions de GES, il a été établi que le projet générerait des émissions de GES estimées à 18 184 t d'équivalent CO₂ au cours de l'année pendant laquelle les émissions totales seront les plus élevées (pendant la période des activités d'exploitation), et les émissions totales de GES dans le cadre du projet (de 2024 à 2027) sont estimées à 1 937 223 t d'équivalent CO₂. Une partie des émissions de GES a déjà été prise en compte pour l'aéroport de Calgary (environ 149 530 t d'équivalent CO₂ pendant la durée du projet). Les émissions totales de GES estimées dans le cadre du projet représentent moins de 0,008 % des émissions totales de la province et 0,003 % des émissions totales au Canada. Le projet ne devrait pas avoir un impact notable au-delà de l'incertitude liée aux émissions totales respectives. Les émissions de GES dans le cadre du projet ne devraient pas non plus avoir un impact sur la capacité du Canada à atteindre les objectifs nationaux de réduction des émissions ou à être en adéquation avec la transition vers une économie à faibles émissions de carbone et les objectifs de zéro émission nette, compte tenu des autres solutions envisagées pour la mise en œuvre d'installations durables et écoénergétiques.

Évaluation de la résilience aux changements climatiques

L'évaluation de la résilience aux changements climatiques (section 3.0, annexe M du document DDP) utilise une approche de gestion des risques basée sur la conception du projet. Cette évaluation anticipe les conditions climatiques futures dans la région du site du projet et l'impact que des perturbations ou des effets liés aux changements climatiques pourraient avoir sur le projet. Le projet étant dans sa phase de conception initiale, une approche qualitative de l'évaluation des risques a été adoptée sur la base des informations préliminaires sur la conception. L'évaluation de la résilience aux changements climatiques est conforme aux lignes directrices générales de l'Optique des changements climatiques d'Infrastructure Canada (Infrastructure Canada 2019) et à l'ESCC (ECCC 2020).

Une série d'événements liés aux changements climatiques a été déterminée comme pouvant avoir un impact sur l'infrastructure du projet. Parmi ces événements climatiques figurent des précipitations et des températures extrêmes, des vents violents, des tempêtes et des changements des chutes de neige. Ces événements extrêmes pourraient également avoir un impact sur les activités d'exploitation du projet et provoquer des retards, des perturbations ou l'arrêt complet de l'exploitation.

Bien que le projet soit actuellement dans sa phase initiale de conception, les mesures suivantes seront intégrées afin d'accroître la résilience globale :

- Les codes et les normes de construction seront utilisés dans le cadre de la conception du projet afin de tenir compte de l'impact des événements extrêmes, notamment le Code national du bâtiment du Canada 2020, volume 1 (Commission canadienne des codes du bâtiment et de prévention des incendies 2020).
- Les politiques et procédures d'exploitation et d'entretien seront appliquées afin de tenir compte indirectement des risques climatiques actuels et seront réexaminées et mises à jour si nécessaire.

Toutefois, il convient de considérer, au stade de la conception détaillée du projet, d'autres mesures de résilience visant à atténuer les risques climatiques pour les interactions à risque moyen et élevé identifiées dans l'étude. Certaines des normes suivantes peuvent être considérées pour accroître la résilience des installations au stade de la conception détaillée :

- *Climate-Resilient Buildings and Core Public Infrastructure: An Assessment of the Impact of Climate Change on Climate Design Data in Canada* (Cannon, A.J. et al 2020) fournit une évaluation de la façon dont les données climatiques conceptuelles pertinentes pour les utilisateurs du Code national du bâtiment du Canada pourraient changer à mesure que le climat continue à se réchauffer. Le document fournit des recommandations sur l'utilisation des données de l'AR5 du GIEC dans la conception des infrastructures. Par exemple, pour les températures annuelles moyennes, le document recommande d'utiliser le niveau de réchauffement associé au scénario RCP 8.5 pour l'horizon de 50 ans dans les données de conception.
- *La norme CSA A440. 4:19 Installation des fenêtres, des portes et des lanterneaux* (CSA 2018) de la norme CSA A440. 4:19 introduit des informations sur la prise en compte des changements climatiques lors de l'installation des fenêtres et des portes.
- *La norme CSA S520:22. Conception et construction de bâtiments résidentiels de faible hauteur et de petits bâtiments pour résister aux vents forts* (CSA 2022) fournit des conseils pour la conception et la construction de nouveaux bâtiments afin de développer une résistance à des vitesses de vent élevées allant jusqu'au niveau EF-2 (vitesse du vent au niveau de la tornade).
- *La norme CSA A123.26:21. Exigences de performance pour la résilience climatique des systèmes de toiture à membrane à faible pente* (CSA 2021) fournit des exigences pour les systèmes de toiture à membrane à faible pente en fonction de la gravité du climat et des exigences en matière de résilience.

La résilience du projet aux changements climatiques futurs est décrite à la section 3 de l'annexe M de la DDP. Le classement des risques dans la section 3.5 de l'annexe M de la DDP a permis de déterminer que pour les 23 interactions potentielles entre le projet et les événements climatiques, 12 sont considérées comme présentant un risque faible, neuf comme présentant un risque moyen et deux comme présentant un risque élevé (vents violents et fortes précipitations). Des mesures d'adaptation actuelles et potentielles sont fournies pour chacune des 23 interactions potentielles afin d'aider à gérer les risques potentiels.

Bien que les mesures d'atténuation soient susceptibles de réduire les risques climatiques, leur efficacité doit être contrôlée dans le cadre d'un processus permanent de suivi et de surveillance. Dans le cadre du processus d'amélioration continue, les risques et opportunités climatiques pourraient être intégrés dans les activités de suivi et de surveillance du projet. Un cadre d'adaptation aux changements climatiques pourrait être développé pour le projet. Il servirait de base à la documentation du suivi et de l'amélioration continue liés aux changements climatiques, ainsi qu'à la définition du processus de prise de décision lorsque des mesures doivent être prises pour améliorer la résilience aux changements climatiques.

Le plan de gestion adaptative pourrait être mis à jour dans le cadre d'un processus continu tout au long de la durée de vie du projet. Les résultats des programmes de suivi pourraient être intégrés pour tester l'efficacité des mesures de résilience et d'atténuation et gérer les résultats inattendus. Le cadre d'adaptation aux changements climatiques pourrait être utilisé pour soutenir les futures mesures de résilience et d'atténuation aux changements climatiques.

24.0 DÉCHETS ET ÉMISSIONS GÉNÉRÉS DANS LE CADRE DU PROJET

24.1 Déchets solides

Différents types de déchets devraient être générés dans le cadre du projet, à savoir :

- Déchets ménagers et commerciaux courants générés dans le cadre des activités de construction et d'exploitation.
- Déchets liquides générés dans le cadre de la construction, de l'assemblage ou des opérations préalables au vol et d'entretien des aéronefs, tels que les fluides hydrauliques, les huiles/lubrifiants des machines d'atelier, les fluides de coupe et des réservoirs de traitement des pièces détachées.
- Matériaux généraux tels que les chiffons souillés, les récipients de produits d'étanchéité, les colles ou les matériaux composites (fibre de carbone), etc.
- Déchets et coupe de métaux générés par les opérations de fraisage, d'alésage, de perçage et de tournage, y compris l'aluminium, l'acier inoxydable, l'acier, les matériaux de haute qualité (par exemple, le titane et d'autres alliages), les copeaux, les chutes de tôle, la ferraille, etc. Ces types de déchets ont une valeur et peuvent être revendus, nettoyés, fondus et réutilisés. Ils ne représentent pas une situation négative sur le plan environnemental.

Le promoteur fera appel à une entreprise d'élimination des déchets pour gérer l'élimination des déchets générés sur le site du projet. La plupart des matériaux seront déposés dans des décharges ou des installations de recyclage. Les déchets de métaux pourraient être revendus ou réutilisés. Les activités de gestion des déchets seront conformes aux exigences de la *Loi sur la santé et la sécurité au travail* ainsi qu'aux procédures et politiques d'exploitation de De Havilland.

Le promoteur se conformera à toutes les exigences de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, datant de 1999.

24.2 Eau

Les déchets dans ou sur l'eau seront notamment les eaux usées (eaux usées domestiques) générées par les installations prévues dans le cadre du projet et les eaux pluviales collectées sur place. Les solutions de gestion des eaux usées et des eaux pluviales sont encore à l'étude, mais de nombreuses solutions de gestion sont disponibles pour le site du projet.

24.3 Air

Les activités de construction et d'exploitation du projet généreront des émissions dans l'atmosphère dues à l'équipement mobile (véhicules terrestres), au chauffage des bâtiments, à l'exploitation des aéronefs et à la production de poussières fugitives.

- Parmi les émissions générées par l'équipement mobile figurent les émissions des grues, des camions de transport, des bouteurs, des excavateurs, des véhicules des employés et d'autres véhicules de soutien.
- Les principales émissions dues aux gaz d'échappement de l'équipement mobile, au chauffage des bâtiments et à l'exploitation des aéronefs sont des émissions de combustion de combustibles fossiles, notamment des oxydes d'azote (NO_x), du monoxyde de carbone (CO), des particules d'un diamètre inférieur à 2,5 micromètres (µm) (PM_{2,5}) et des gaz à effet de serre (GES).

- Des poussières fugitives seront générées principalement pendant la phase de construction par les véhicules sur place, y compris les engins de terrassement. Les poussières fugitives peuvent également être générées par les poussières soulevées par le vent sur des surfaces non végétalisées.

Les mesures d'atténuation suivantes seront mises en œuvre pendant les activités de construction et d'exploitation afin de limiter l'impact négatif sur la qualité de l'air :

- L'équipement fixe et mobile respectera les normes fédérales applicables en matière d'émissions, le cas échéant, et sera régulièrement entretenu. Il n'existe aucune norme en matière d'émissions en Alberta pour l'équipement mobile utilisant le diesel non routier.
- Des abat-poussières ou de l'eau seront utilisés dans les zones de construction et pour les routes si nécessaire afin d'atténuer la poussière.
- La circulation liée au projet sera gérée de manière à optimiser les itinéraires et à réduire les déplacements sur les voies publiques.
- La circulation liée au projet respectera les limitations de vitesse affichées sur les routes publiques et des limitations de vitesse seront mises en place sur les routes d'accès spécifiques au projet, selon les besoins.
- L'équipement de chauffage, de ventilation et de climatisation sera conforme au *Code du bâtiment canadien* ainsi qu'aux exigences en matière d'efficacité énergétique.
- Les opérations aériennes seront conformes au *Règlement de l'aviation canadien*.

Un examen détaillé des émissions liées à la construction et à l'exploitation du projet a été réalisé afin de contextualiser le potentiel des installations à modifier la qualité de l'air local. Les émissions liées à la construction, qui devraient être les plus importantes au cours de la première année de construction, lorsque les opérations de défrichage et de décapage du sol sont entreprises, ont été estimées pour les principaux composés atmosphériques (PCA), notamment les oxydes d'azote (NO_x), le dioxyde de soufre (SO₂), les particules d'une taille nominale inférieure à 2,5 microns (PM_{2,5}), le monoxyde de carbone (CO) et les composés organiques volatils (COV).

Les estimations des émissions ont été réalisées sur la base des premières hypothèses concernant l'effort nécessaire pour préparer le site et ériger les infrastructures. Les hypothèses de construction seront probablement modifiées au fur et à mesure de l'avancement de l'ingénierie du projet.

Les émissions maximales suivantes sont prévues pour la phase de construction à court terme du projet :

- NO_x - les émissions quotidiennes maximales sont de 0,762 tonnes par jour (t/j) ou 278 tonnes par an (t/an) pour l'année de pointe prévue de la construction.
- SO₂ - les émissions journalières maximales sont de 0.05 t/j ou 17 t/an pour l'année de pointe prévue de la construction. Du diesel à très faible teneur en soufre (le seul diesel disponible à la vente au Canada) sera utilisé pour minimiser les émissions de SO₂.
- PM_{2,5} - les émissions provenant de la construction devraient atteindre un maximum de 0,045 t/j ou environ 17 t/an pour l'année de pointe de la construction.
- CO - les émissions résultant de la construction devraient atteindre un maximum de 0,256 t/j, soit 93 t/an pendant l'année de pointe de la construction.

- Les émissions de COV sont calculées pour être rejetées à un taux ne dépassant pas 0,044 t/j ou 16 t/an pendant l'année de pointe de la construction.

Les émissions à plus long terme liées à l'exploitation, c'est-à-dire au chauffage des bâtiments et à l'exploitation des avions, sont considérablement réduites par rapport aux émissions de la construction à court terme, allant de 4,6 % des émissions de la construction pour le CO à 0,5 % pour les PM_{2,5}.

Les émissions liées à l'exploitation ne devraient pas dépasser les valeurs suivantes :

- NO_x - 0,01 t/j
- SO₂ - 0,001 t/j
- PM_{2,5} - 0,0002 t/j
- CO - 0,01 t/j
- COV - 0,0007 t/j

Ces estimations d'émissions ont été établies sur la base des mêmes hypothèses que celles utilisées pour l'évaluation des émissions de GES (section 23.0 et annexe M de la DDP).

24.4 Bruit

Les activités de construction et d'exploitation du projet généreront du bruit lié aux activités de construction et de fabrication, à la circulation routière ainsi qu'à l'arrivée et au départ des avions sur la piste d'atterrissage. L'ampleur de l'impact du bruit des activités dans le cadre du projet sur chacun des récepteurs dépendra de la distance entre ces récepteurs et les sources de bruit. Le bruit étant atténué avec la distance de propagation, l'ampleur de l'impact devrait être la plus importante pour les récepteurs les plus proches du périmètre du site du projet et la plus faible pour les récepteurs les plus éloignés du périmètre du site du projet. Une étude du bruit a été réalisée par WSP pour le projet (annexe H de la DDP) afin d'évaluer l'impact potentiel de ces activités sur les niveaux sonores locaux. Les informations ci-après résument les conclusions de l'étude du bruit.

Les directives de Transports Canada recommandent que le bruit des aéroports soit mesuré à l'aide de l'indice NEF (Transports Canada 2022) qui permet d'évaluer le niveau de bruit moyen dans le temps selon le nombre de vols de jour et de nuit. Bien que l'indice NEF soit approprié pour évaluer le bruit des aéroports typiques comptant de nombreux vols par jour, il ne s'agit pas du meilleur outil d'évaluation du bruit concernant la piste d'atterrissage prévue dans le cadre du projet, qui devrait accueillir seulement 50 arrivées et 50 départs par an. Le nombre de vols à l'arrivée et au départ de la piste d'atterrissage dans le cadre du projet étant très faible (c'est-à-dire bien inférieur à un vol par jour), l'indice NEF prévu pour les activités d'exploitation du projet est bien inférieur à la valeur seuil de 25 vols qui est établie dans les directives de Transports Canada, ce qui indique que le bruit des avions n'aura pas d'impact sur les récepteurs à proximité. Toutefois, le bruit de la piste d'atterrissage prévue dans le cadre du projet ne sera pas continu ou régulier pour que le niveau de bruit moyen dans le temps soit une représentation appropriée de l'impact potentiel. Comme l'intervalle entre les vols devrait être supérieur à 24 heures, le bruit de chaque arrivée ou départ devrait plutôt être considéré comme un élément distinct et le paramètre le plus pertinent pour cette évaluation est le L_{max} (c'est-à-dire, le niveau de bruit maximal) ressenti par chaque récepteur par arrivée ou départ.

L'étude du bruit porte sur l'impact potentiel dans une zone d'étude de 1,5 km autour du site du projet ainsi que sur 36 récepteurs distincts représentant des habitations potentielles et d'autres zones d'intérêt potentiel pour les parties prenantes locales. Les conclusions de l'étude du bruit sont les suivantes :

- Pour 30 des 36 récepteurs, l'ampleur de l'impact du bruit généré par les activités dans le cadre du projet devrait être modérée, faible ou négligeable.
- Un impact de grande ampleur est prévu pour six des 36 récepteurs désignés dans l'étude du bruit comme récepteurs R004, R029, R030, R031, R059 et R101. Les résultats concernant ces six récepteurs sont présentés ci-après :
 - L'impact de grande ampleur du bruit sur le récepteur R004 résulte du bruit dû à la piste d'atterrissage prévue dans le cadre du projet :
 - Le récepteur R004 est situé immédiatement au nord-ouest de la piste d'atterrissage, directement sur la trajectoire de vol des avions au départ. Les niveaux de bruit existants au niveau de ce récepteur sont déjà élevés en raison de sa proximité avec l'autoroute 1.
 - Le promoteur prévoit que 50 avions au total par an décolleront de la piste d'atterrissage prévue dans le cadre du projet. Le nombre de départs étant faible, l'impact de grande ampleur du bruit sur le récepteur R004 dû à l'exploitation de la piste d'atterrissage pourrait être atténué en partie grâce à un plan de communication qui aviserait les résidents au niveau du récepteur R004 des départs d'avions prévus. Un préavis permettrait aux résidents de prévoir le bruit temporaire dû au survol des avions et de réduire ainsi les nuisances.
 - L'impact de grande ampleur du bruit sur les récepteurs R029, R030, R031, R059 et R101 résulte du bruit lié à la circulation sur les routes publiques dans le cadre du projet. Les récepteurs R029 et R031 sont des logements occupés situés au nord de la cellule 3, et les récepteurs R030 et R101 sont des entreprises situées au nord de cette même cellule. Le récepteur R059 est un logement occupé situé au sud de la cellule 1 :
 - L'impact de grande ampleur du bruit sur les récepteurs R029, R030, R031, R059 et R101 pourrait être atténué en partie grâce à un plan de gestion de la circulation dans le cadre du projet qui nécessiterait un accès à la cellule 3 par le sud et interdirait ou limiterait la circulation vers le nord sur le chemin de rang 264 à la sortie de la cellule 3. La mise en œuvre de ce plan de gestion réduirait efficacement la circulation sur des sections du chemin de rang 264 au nord de la cellule 3.
 - De même, l'impact de grande ampleur du bruit sur le récepteur R059 pourrait être atténué en partie grâce à un plan de gestion de la circulation dans le cadre du projet qui nécessiterait un accès à la cellule 1 par le nord et interdirait ou limiterait la circulation vers le sud sur le chemin de rang 264 à la sortie de la cellule 1. La mise en œuvre de ce plan de gestion réduirait efficacement la circulation sur des sections du chemin de rang 264 au sud de la route de canton 240.

Le promoteur mettra en œuvre les mesures suivantes afin d'atténuer l'impact potentiel du bruit dans le cadre du projet :

- Réaliser les activités de construction pendant la journée, dans la mesure du possible.
- Limiter les activités d'exploitation aux heures de la journée (c'est-à-dire, de 7 h à 22 h) afin de réduire le risque de perturbation du sommeil.

- Équiper les moteurs à combustion interne de silencieux appropriés.
- Placer les équipements bruyants dans des bâtiments ou des abris.
- Réagir rapidement aux plaintes concernant le bruit et prendre les mesures appropriées pour gérer ces plaintes.

Le promoteur fournira aux résidents vivant à proximité du projet un numéro de téléphone et une adresse électronique qu'ils pourront utiliser pour faire part de leurs préoccupations au sujet du projet, notamment en ce qui concerne le bruit des activités de construction et/ou d'exploitation du projet.

Les mesures spécifiques prises en réponse à une plainte concernant le bruit dépendront de la nature de la plainte. En réponse aux plaintes persistantes d'un résident particulier (ou d'un groupe de résidents), le promoteur peut entreprendre une surveillance pour caractériser les niveaux de bruit et évaluer l'ampleur des effets en fonction des seuils pertinents de la ligne directrice de Santé Canada et/ou de la ligne directrice du ministère des Transports de l'Alberta. La durée minimale de toute surveillance du bruit entreprise en réponse à une plainte serait de 24 heures, et la surveillance s'efforcerait de reproduire les conditions environnementales (p. ex. la direction du vent) correspondant à la plainte.

Si la surveillance indique que les niveaux de bruit du projet sont inacceptables (c'est-à-dire qu'ils dépassent les seuils applicables), le promoteur mettra en œuvre des mesures d'atténuation pour réduire les effets du bruit. Là encore, les mesures d'atténuation spécifiques dépendront de la nature de l'effet sonore. Par exemple, si des effets sonores inacceptables résultent de la circulation des véhicules du projet sur la route 264 au nord de la cellule 3, le promoteur peut mettre en œuvre un plan de gestion de la circulation qui exige que les véhicules du projet accèdent à la cellule 3 par le sud et qui interdit ou limite la circulation des véhicules du projet vers le nord sur la route 264 lorsqu'ils sortent de la cellule 3. Si des effets sonores inacceptables résultent des alarmes de recul de l'équipement de construction mobile, le promoteur peut modifier la conception et/ou déplacer les aires de dépôt pour réduire la nécessité pour l'équipement de fonctionner en marche arrière.

Page de signatures

WSP Canada Inc.

original signé par

Janel Prasad, B.Sc., PMP
Chargée de Projet

WES/JP/jlb

original signé par

Wayne Speller, M.Eng., P.Eng., PMP
*Fellow, Spécialiste Sénior de la Réglementation et des Évaluations
d'Impact*

[https://golderassociates.sharepoint.com/sites/166086/project files/6 deliverables/008 detailed project description/04. french summary/de havilland field project_french dpd summary_draft.docx](https://golderassociates.sharepoint.com/sites/166086/project%20files/6%20deliverables/008%20detailed%20project%20description/04.%20french%20summary/de%20havilland%20field%20project_french%20dpd%20summary_draft.docx)

RÉFÉRENCES

- Agrément Canada. 2019. Hôpital Strathmore District Health Services de la zone de Calgary. Disponible à l'adresse suivante : <https://www.albertahealthservices.ca/assets/about/msd/ahs-msd-acrd-strathmore-district-health-centre-survey-report-fall-2019.pdf> (en anglais seulement). En date de novembre 2022.
- AEP (Alberta Environment and Parks). 2019. Alberta Ambient Air Quality Objectives and Guidelines Summary. Disponible à l'adresse suivante : <https://open.alberta.ca/publications/9781460134856>. En date de novembre 2022.
- Alberta Health Services. Aucune date indiquée. Which Zone do I live in. Disponible à l'adresse suivante : <https://www.albertahealthservices.ca/assets/info/phc/if-phc-cdm-ahlp-zone-map.pdf> (en anglais seulement). En date de novembre 2022.
- Alberta Health Services. 2022. Strathmore District Health Services. Disponible à l'adresse suivante : <https://www.albertahealthservices.ca/findhealth/facility.aspx?id=1000943> (en anglais seulement). En date de novembre 2022.
- Bearspaw First Nation. 2023. Stoney Nakoda Nations' Comments on the Initial Project Description for the De Havilland Field Project (Bearspaw First Nation). Disponible à l'adresse suivante: <https://iaac-aeic.gc.ca/050/evaluations/proj/84552/contributions/id/59976>. En date d'août 2023.
- Calgary Economic Development. 2022. Why Calgary/ Our Economy in Depth – February 2022. Disponible à l'adresse suivante : <https://www.calgaryeconomicdevelopment.com/assets/Reports/Research/Why-Calgary-Our-Economy-in-Depth.pdf>. En date d'août 2023.
- Calgary Economic Development. 2023. Sectors. Disponible à l'adresse suivante : <https://www.calgaryeconomicdevelopment.com/sectors/>. En date d'août 2023.
- Commission canadienne des codes du bâtiment et de prévention des incendies (2020). Code national du bâtiment du Canada, volumes 1 et 2, 2015. Disponible à l'adresse suivante : <https://nrc.canada.ca/fr/certifications-evaluations-normes/codes-canada/publications-codes-canada/code-national-batiment-canada-2020>
- Cannon. A.J. et al. (2020). Climate-Resilient Buildings and Core Public Infrastructure: An Assessment of the Impact of Climate Change on Climate Design Data in Canada. Disponible à l'adresse suivante : <https://climate-scenarios.canada.ca/?page=buildings-report>.
- Chiniki First Nation. 2023. Stoney Nakoda Nations' Comments on the Initial Project Description for the De Havilland Field Project (Chiniki First Nation). Disponible à l'adresse suivante : <https://iaac-aeic.gc.ca/050/evaluations/proj/84552/contributions/id/59977>. En date d'août 2023.
- CSA (Canadian Standards Association). 2018. The CSA A440. 4:19 Window, door, and skylight installation. Disponible à l'adresse suivante : <https://blog.ansi.org/can-csa-a440-4-2019-window-door-installation/#gref>.
- CSA. 2021. CSA A123.26:21. Performance requirements for climate resilience of low slope membrane roofing systems. Disponible à l'adresse suivante : <https://www.csagroup.org/store/product/CSA%20A123.26%3A21/>.
- CSA. 2022. The CSA S520:22. Design and construction of low-rise residential and small buildings to resist high wind. Disponible à l'adresse suivante : <https://www.csagroup.org/store/product/CSA%20S520%3A22/>.

Environnement et Changement climatique Canada (ECCC). 2020. Évaluation stratégique des changements climatiques. Disponible à l'adresse suivante : <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/conservation/evaluation/evaluations-strategiques/changements-climatiques.html>. En date du 8 novembre 2022.

ECCC. 2022. Données des stations pour le calcul des normales climatiques au Canada de 1981 à 2010. Disponible à l'adresse suivante : https://climat.meteo.gc.ca/climate_normals/results_1981_2010_f.html?searchType=stnName&txtStationName=calgary&searchMethod=contains&txtCentralLatMin=0&txtCentralLatSec=0&txtCentralLongMin=0&txtCentralLongSec=0&stnID=2205&dispBack=1. En date de décembre 2022.

E2K (E2K Engineering Ltd.). 2023. Étude géotechnique préliminaire, Développement du De Havilland Field, Révision 01, Comté de Wheatland, Alberta. 50 p.

Fiera (Fiera Biological Consulting Ltd.). 2014. Environmentally Significant Areas in Alberta: 2014 Update (Zones importantes et sensibles sur le plan environnemental en Alberta : mise à jour 2014). Rapport préparé pour le gouvernement de l'Alberta, Edmonton, Alberta. Disponible à l'adresse suivante : <https://open.alberta.ca/publications/environmentally-significant-areas-in-alberta-2014-update-final-report> (en anglais seulement). En date de novembre 2022.

Goodstoney First Nation. 2023. Stoney Nakoda Nations' Comments on the Initial Project Description for the De Havilland Field Project (Goodstoney First Nation). Disponible à l'adresse suivante: <https://iaac-aeic.gc.ca/050/evaluations/proj/84552/contributions/id/59978>. En date d'août 2023.

GOA (gouvernement de l'Alberta). Aucune date indiquée. Public Colleges. Disponible à l'adresse suivante : <https://study.alberta.ca/plan-your-studies/universities-colleges-technical-institutes/public-colleges/> (en anglais seulement). En date de novembre 2022.

GOA. 2013. Alberta Wetland Policy (Politique de l'Alberta pour les zones humides). Disponible à l'adresse suivante : <https://open.alberta.ca/publications/9781460112878> (en anglais seulement). En date du 8 novembre 2022.

GOA. 2017. Règlement sur l'évaluation environnementale (activités obligatoires et exemptées). Règlement de l'Alberta 111/1993. Disponible à l'adresse suivante : https://open.alberta.ca/publications/1993_111 (en anglais seulement). En date de novembre 2022.

GOA. 2021a. First Nation reserves and Métis settlements. Disponible à l'adresse suivante : <https://open.alberta.ca/publications/first-nations-reserves-and-metis-settlements-map>. En date de novembre 2022.

GOA. 2021b. Wildlife sweep protocol, sensitive species inventory guidelines. Disponible à l'adresse suivante: <https://open.alberta.ca/dataset/d15221f2-f6d8-4671-8b49-d8ff6eab2b6/resource/6968392a-9e05-4bd8-bd76-ea107ba86c1c/download/aep-wildlife-sweep-protocols-sensitive-species-inventory-guidelines-2020.pdf>. Accessed November 2022

GOA. 2022a. Location and History Profile - Wheatland County. Disponible à l'adresse suivante : <http://www.municipalaffairs.gov.ab.ca/cfml/MunicipalProfiles/basicReport/HIST/0349.pdf> (en anglais seulement). En date de novembre 2022.

- GOA. 2022a. Location and History Profile - Wheatland County. Disponible à l'adresse suivante : <http://www.municipalaffairs.gov.ab.ca/cfml/MunicipalProfiles/basicReport/HIST/0349.pdf>. En date de novembre 2022.
- GOA. 2022b. Community Profile: Strathmore Health Data and Summary. Disponible à l'adresse suivante : <https://open.alberta.ca/publications/community-profile-strathmore> (en anglais seulement). En date de mars 2023.
- GOA. 2022c. Wheatland County - Number of Businesses. Disponible à l'adresse suivante : <https://regionaldashboard.alberta.ca/region/wheatland-county/number-of-businesses/#/stacked/industry/?from=2017&to=2021> (en anglais seulement). En date de novembre 2022.
- GOA. 2022d. Strathmore - Number of Businesses. Disponible à l'adresse suivante : <https://regionaldashboard.alberta.ca/region/strathmore/number-of-businesses/#/stacked/industry/?from=2017&to=2021> (en anglais seulement). En date de novembre 2022.
- Gouvernement du Canada (GC). 2018. Périodes de nidification. Disponible à l'adresse suivante : <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/prevention-effets-nefastes-oiseaux-migrateurs/periodes-generales-nidification/periodes-nidification.html>. En date de novembre 2022.
- GC. 2019a. Règlement sur les renseignements et la gestion des délais. DORS/2019-283. Disponible à l'adresse suivante : <https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2019-283/index.html>. En date du 8 novembre 2022.
- GC. 2019b. Guide de préparation d'une description initiale de projet et d'une description détaillée de projet. Disponible à l'adresse suivante : <https://www.canada.ca/fr/agence-evaluation-impact/services/politiques-et-orientation/guide-practitioner-evaluation-impact-federale/document-orientation-preparation-description-initiale-projet.html>. En date de novembre 2022.
- GC. 2019c. Règlement sur les activités concrètes. DORS/2019-285. Disponible à l'adresse suivante : <https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2019-285/page-1.html>. En date de novembre 2022.
- GC. 2021. Version préliminaire du guide technique relatif à l'évaluation stratégique des changements climatiques. Disponible à l'adresse suivante : <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/organisation/transparence/consultations/version-preliminaire-guide-technique-relatif-evaluation-strategique-changements-climatiques.html>
- Santé Canada. 2017. *Conseils pour l'évaluation des impacts sur la santé humaine dans le cadre des évaluations environnementales : Le bruit.*
- Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC). 2020. Policy Context: Addressing “Need for”, “Purpose of”, “Alternatives to” and “Alternative means”. Disponible à l'adresse suivante : <https://www.canada.ca/content/dam/iaac-acei/documents/policy-guidance/pp-pp/policy-context-addressing-need-for-purpose-of-alternatives-to-and-alternative-means.pdf> (en anglais seulement). En date de novembre 2022.
- AEIC. 2023. Sommaire des Questions. Disponible à l'adresse suivante: <https://iaac-aeic.gc.ca/050/evaluations/document/152123>. En date d'août 2023.

- Infrastructure Canada. 2019. Optique des changements climatiques – Lignes directrices générales. Disponible à l'adresse suivante : <https://www.infrastructure.gc.ca/pub/other-autre/cl-occ-fra.html>
- InterVISTAS. 2022. Aerodrome Viability Report. 18 pp.
- Kramble. 2021. Investment Attraction Strategy – Action Plan. <https://wheatlandcounty.ca/wp-content/uploads/2021/03/20210311-Investment-Attraction-Strategy.pdf> (en anglais seulement). En date de novembre 2022.
- McSweeney. 2018. Northland County Economic Development Strategy. 29 pp. Disponible à l'adresse suivante : <https://wheatlandcounty.ca/documents/economic-development-strategy/> (en anglais seulement). En date de novembre 2022.
- Penticton Herald. 2022. Wheatland County sends letter of concern to Minister of Health. Disponible à l'adresse suivante : https://www.pentictonherald.ca/spare_news/article_3799f55e-b51e-56ad-8ee7-ce26759b57ec.html (en anglais seulement). En date de novembre 2022.
- SAIT (Southern Alberta Institute of Technology). 2023. Programs and Courses. Disponible à l'adresse suivante: <https://www.sait.ca/programs-and-courses>. En date d'août 2023.
- Siksika Nation. 2021. Siksika Nation members accept the Global Settlement Agreement. Disponible à l'adresse suivante: <https://siksikanation.com/siksika-nation-members-accept-the-global-settlement-agreement/>. En date de novembre 2022.
- Siksika Nation. 2022. Environ. Disponible à l'adresse suivante: <https://siksikanation.com/about/>. En date de novembre 2022.
- Siksika Health Services. Aucune date indiquée - a. Programs & Services Spommihta. Disponible à l'adresse suivante : <https://siksikahealth.com/programs-services/> (en anglais seulement). En date de novembre 2022.
- Siksika Health Services. Aucune date indiquée - b. Emergency Medical Services. Disponible à l'adresse suivante : [https://siksikahealth.com/programs-services/emergency-medical-services/#:~:text=Siksika%20Emergency%20Medical%20Services%20\(EMS,day%2C%207%20days%2Fweek](https://siksikahealth.com/programs-services/emergency-medical-services/#:~:text=Siksika%20Emergency%20Medical%20Services%20(EMS,day%2C%207%20days%2Fweek) (en anglais seulement). En date de novembre 2022.
- Statistique Canada. 2017. Wheatland County, MD [Subdivision de recensement], Alberta et Division n° 5, CDR [Division de recensement], Alberta (tableau). Profil du recensement. Recensement de 2016. Statistique Canada Catalogue n° 98-316-X2016001. Ottawa. Publié le 29 novembre 2017. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F> (en date du 16 novembre 2022).
- Statistique Canada. 2022. Profil du recensement. Recensement de la population de 2021. Statistique Canada. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F>. En date de novembre 2022.
- Statistics Canada. 2023a. Profil du recensement. Recensement de la population de 2021. Statistics Canada. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F>. En date d'août 2023.

- Statistics Canada. 2023b. Population Autochtone. Recensement de la population de 2021. Statistics Canada. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/ipp-ppa/index.cfm?Lang=F>. En date d'août 2023.
- Strathmore Living. 2022. Major Employers. Disponible à l'adresse suivante : <https://strathmoreliving.ca/jobs-in-strathmore/#:~:text=Most%20of%20Strathmore%27s%20major%20employers,%2C%20CO%2DOP%20and%20Dollarama> (en anglais seulement). En date de novembre 2022.
- Strathmore Now. 2022. Changes underway to improve local EMS services. Disponible à l'adresse suivante : <https://strathmorenow.com/articles/changes-underway-to-improve-local-ems-services> (en anglais seulement). En date de novembre 2022.
- Townfolio. 2022. Comté de Wheatland. Disponible à l'adresse suivante : <https://townfolio.co/ab/wheatland-county/companies>. En date de novembre 2022.
- Trace (Trace Associates Inc.). 2020a. Étude biophysique, passages des sections 05, 08, 09 et 17 du document 024-26 W4M. 189 p.
- Trace. 2020b. Étude environnementale de site de phase I – Aménagement proposé près de Strathmore, Alberta; passages des sections 05, 08, 09 et 17 du document 024-26 W4M; propriétés agricoles. 90 p.
- Transitional Solutions. 2020. Wheatland County Fire Master Plan. Disponible à l'adresse suivante : <https://pub-wheatland.escribemeetings.com/filestream.ashx?DocumentId=990> (en anglais seulement). En date de novembre 2022.
- Transports Canada. 2004. Un ciel à partager : Guide à l'intention des gestionnaires de la faune – TP 13549. Disponible à l'adresse suivante : <https://tc.canada.ca/fr/aviation/publications/ciel-partager-guide-intention-gestionnaires-faune-tp-13549>. En date de novembre 2022.
- Transports Canada. 2022. *Gestion du bruit des aéronefs*. Site Web : <https://tc.canada.ca/fr/aviation/exploitation-aeroports-aerodromes/gestion-bruit-aeronefs>. En date du 8 décembre 2022.
- Tsuut'ina Nation. 2023. RE: De Havilland Field Project – Comments. Disponible à l'adresse suivante: <https://iaac-aeic.gc.ca/050/evaluations/proj/84552/contributions/id/59935>. En date d'août 2023.
- Warren, F. and Lulham, N., editors. 2021. Canada in a Changing Climate: National Issues Report; Government of Canada, Ottawa, ON. Disponible à l'adresse suivante: https://changingclimate.ca/site/assets/uploads/sites/3/2021/05/National-Issues-Report_Final_EN.pdf. En date de Septembre 2023.
- Wheatland County. 2020a. The Building of Wheatland County. Disponible à l'adresse suivante : <https://wheatlandcounty.ca/wp-content/uploads/2020/10/CommProfile-TheBuildingofWheatlandCounty9-28-20-www.pdf> (en anglais seulement). En date de novembre 2022.
- Wheatland County. 2020b. Fire Services. Disponible à l'adresse suivante : <https://wheatlandcounty.ca/fireservices/> (en anglais seulement). En date de novembre 2022.
- Wheatland County. 2020c. Husar-Wheatland ICF Signed. Disponible à l'adresse suivante : <https://wheatlandcounty.ca/wp-content/uploads/2020/12/Hussar-Wheatland-ICF-Signed.pdf> (en anglais seulement). En date de novembre 2022.

Wheatland County. 2020d. Vulcan-Wheatland ICF Signed. Disponible à l'adresse suivante :

<https://wheatlandcounty.ca/wp-content/uploads/2020/12/Vulcan-Wheatland-ICF-Signed.pdf> (en anglais seulement). En date de novembre 2022.

Wheatland County. 2020e. Kneehill-Wheatland ICF Signed. Disponible à l'adresse suivante :

<https://wheatlandcounty.ca/wp-content/uploads/2020/12/Kneehill-Wheatland-ICF-Signed.pdf> (en anglais seulement). En date de novembre 2022.

Wheatland County. 2020f. Newell-Wheatland ICF Signed. Disponible à l'adresse suivante :

<https://wheatlandcounty.ca/wp-content/uploads/2020/12/Newell-Wheatland-ICF-Signed.pdf> (en anglais seulement). En date de novembre 2022.

Wheatland County. 2020g. Community Profile. 40 pp. Disponible à l'adresse suivante :

<https://infinitewc.ca/properties-data/> (en anglais seulement). En date de novembre 2022.

Wheatland County. 2022a. Community Profile. Disponible à l'adresse suivante :

<https://wheatlandcounty.ca/community-profile/> (en anglais seulement). En date de novembre 2022.

Wheatland County. 2022b. STARS – 2021 Wheatland County Impact. Disponible à l'adresse suivante :

<https://wheatlandcounty.ca/stars-2021-wheatland-county-impact-report/> (en anglais seulement). En date de novembre 2022.

Wheatland EMS. 2018. Description of Services. Disponible à l'adresse suivante : <https://wheatlandems.com/> (en anglais seulement). En date de novembre 2022.

WRI et WBCSD (World Resources Institute et World Business Council for Sustainable Development). 2013. Le Protocole des gaz à effet de serre : Une norme de comptabilisation et de déclaration destinée à l'entreprise.



www.wsp.com/fr-GL