



Projet de GPL Trigon Pacific

Résumé en langage clair

12 juin, 2026

Table of Contents

1	INFORMATIONS GÉNÉRALES	4
1.1	INFORMATION SUR LE PROMOTEUR	4
1.2	EMPLACEMENT DU PROJET	4
1.3	DESCRIPTION LÉGALE DES TERRAINS.....	4
1.4	LIMITES SPATIALES PRÉLIMINAIRES.....	5
1.5	DÉVELOPPEMENT PROPOSÉ	7
1.6	OBJET ET NÉCESSITÉ DU PROJET	7
1.6.1	<i>Amélioration de l'accès aux marchés pour le GPL canadien grâce à des infrastructures d'exportation compétitives.....</i>	<i>8</i>
1.6.2	<i>Soutien aux occasions d'exportation à long terme de GPL canadien en réponse à la croissance de la demande mondiale de GPL.....</i>	<i>8</i>
1.6.3	<i>Libère de la valeur à l'échelle mondiale grâce à la diversification des exportations.....</i>	<i>9</i>
1.6.4	<i>Bâtir un secteur d'exportation de GPL plus compétitif et résilient</i>	<i>9</i>
1.6.5	<i>Fournit des emplois et des retombées économiques qui soutiennent les objectifs de croissance économique du Canada9</i>	
1.6.6	<i>Autres moyens de réaliser le projet</i>	<i>9</i>
1.7	SOLUTIONS DE RECHANGE AU PROJET	10
1.8	ACTIVITÉS D'ENGAGEMENT	10
1.8.1	<i>Mobilisation des Autochtones.....</i>	<i>10</i>
1.8.2	<i>Mobilisation de l'industrie.....</i>	<i>11</i>
1.8.3	<i>Participation du public et des parties prenantes</i>	<i>11</i>
1.9	APPUI AU PROJET	11
1.9.1	<i>Appui de la collectivité et de l'industrie</i>	<i>11</i>
1.9.2	<i>Appui des communautés autochtones.....</i>	<i>11</i>
2	DESCRIPTION DU PROJET	12
2.1	PORTÉE DU PROJET.....	12
2.2	APPROCHE PAR ÉTAPES	12
2.3	COMPOSANTES ET ACTIVITÉS DU PROJET.....	12
2.3.1	<i>Composantes du projet.....</i>	<i>13</i>
2.4	APERÇU DES ACTIVITÉS DU PROJET.....	13
2.5	CALENDRIER DU PROJET	14
3	ÉTUDES ANTÉRIEURES, UTILISATION DES TERRES ET APERÇU DE LA RÉGLEMENTATION	15
3.1	ÉTUDES ANTÉRIEURES	15
3.2	AFFECTATION DES TERRES.....	15
3.3	SOUTIEN FINANCIER FÉDÉRAL	15
3.4	CADRE RÉGLEMENTAIRE	15
3.4.1	<i>Règlements fédéraux</i>	<i>16</i>
3.4.1.1	<i>Loi sur l'évaluation d'impact.....</i>	<i>16</i>
3.4.2	<i>Règlements provinciaux.....</i>	<i>16</i>
3.4.2.1	<i>Loi sur l'évaluation environnementale de la Colombie-Britannique.....</i>	<i>16</i>
4	APERÇU ENVIRONNEMENTAL.....	17
4.1	RÉSUMÉ DU CADRE ENVIRONNEMENTAL DU PROJET	17
4.2	RÉSUMÉ DU CADRE SOCIAL ET ÉCONOMIQUE DU PROJET	17
5	PEUPLES AUTOCHTONES ET UTILISATION TRADITIONNELLE DES TERRES	19
5.1	APERÇU	19
5.2	CONSULTATION ET MOBILISATION	19
5.3	PRINCIPALES QUESTIONS SOULEVÉES	19
5.4	CHANGEMENTS POTENTIELS TOUCHANT LES INTÉRÊTS AUTOCHTONES	21
5.4.1	<i>Incidences sur la santé, les conditions sociales et l'économie des Autochtones</i>	<i>21</i>

5.4.2	<i>Évaluation préliminaire des incidences potentielles du projet sur les groupes autochtones</i>	22
6	EFFETS POTENTIELS DU PROJET	23
6.1	ÉMISSIONS PRÉVUES DU PROJET	24
6.1.1	<i>Phase de construction</i>	24
6.1.2	<i>Phase d'exploitation</i>	25
6.2	ESTIMATION DES ÉMISSIONS DE GES	25
6.2.1	<i>Aperçu</i>	25
6.3	ACCIDENTS ET DÉFAILLANCES.....	25
7	RÉFÉRENCES	26

1 Informations générales

1.1 Information sur le promoteur

Nom de l'entreprise: Trigon Pacific Terminals Ltd. (Trigon)

Profil de l'entreprise: Un exploitant indépendant de terminal d'exportation de vrac solide et liquide multi-marchandises au sein du port de Prince Rupert. Trigon est détenu en partie par la bande de Lax Kw'alaams et la Première Nation de Metlakatla.

Adresse: 2110 Ridley Road, Prince Rupert, BC, V8J 3P8

Contacts :

- Courriel: info@trigonbc.com
- Téléphone: 250-624-9511
- Site web: www.trigonbc.com

Contact principal :

- Tobin Seagel
- Promoteur de projet et stratège en réglementation
- Courriel: tseagel@trigonbc.com
- Téléphone: 604-505-0518

1.2 Emplacement du projet

Trigon Pacific Terminals (Trigon) est situé sur l'île Ridley, à environ 10 km au sud de Prince Rupert, en Colombie-Britannique (Tableau 2-1, Figure 2-1). Prince Rupert se trouve dans le nord-ouest de la C.-B., à environ 775 km de Vancouver.

Emplacement du site	Île Ridley, C.-B. (au sud de Prince Rupert)
Coordonnées géographiques	54°13'40.12"N, 130°19'39.95"W
Coordonnées UTM	09U 412952.32 E, 6009691.80 N

Table 2-1: Identification du Site

1.3 Description légale des terrains

Tous les droits fonciers et d'utilisation de l'eau requis pour le projet font actuellement l'objet d'un contrat de bail avec l'Administration portuaire de Prince Rupert.

Lot terrestre: Nom de parcelle 005-047-714 PRP 10924 Parcelle H

Lot aquatique: 005-047-943 PRP 10934 Lot 1

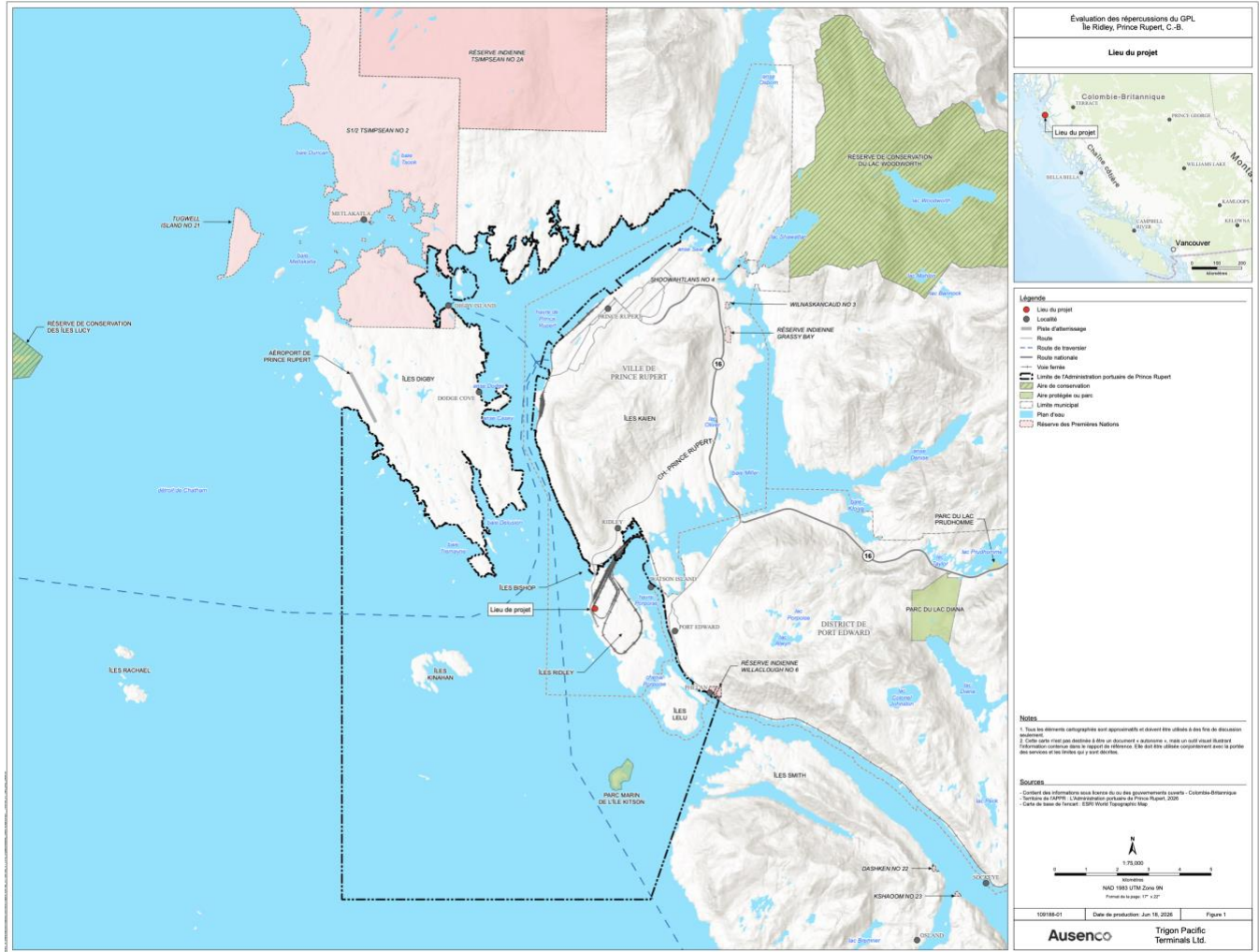


Figure 2-1: Emplacement du projet

1.4 Limites spatiales préliminaires

Les limites spatiales préliminaires pour l'évaluation des effets du projet sont présentées dans le Tableau 2-2. Ces limites seront affinées au fur et à mesure que la sélection des VC (*composantes valorisées*) sera finalisée et que des travaux de cadrage supplémentaires seront effectués.

Tableau 2-2: Limites préliminaires de la zone d'étude

Pilier	Zone d'étude locale	Zone d'étude régionale
Environnement	<p>La ZEL sera définie pour chaque CV environnementale et sera basée sur la zone d'influence du Projet sur la CV.</p> <p>Le choix de la ZEL sera guidé par:</p>	<p>La ZER sera définie pour chaque CV environnementale et sera basée sur l'interaction potentielle des effets du Projet avec d'autres effets existants ou futurs sur la même CV. Le choix de la ZER sera guidé par:</p>

Pilier	Zone d'étude locale	Zone d'étude régionale
	<ul style="list-style-type: none"> • les <i>Guidelines for Air Quality Dispersion Modelling in British Columbia</i> (BC MOE 2008) pour les effets potentiels sur la qualité de l'air (à affiner par modélisation) • la <i>British Columbia Noise Control Best Practice Guideline</i> (BC OGC 2009) lorsque des interactions potentielles sont prévues avec l'environnement sonore • l'empreinte du Projet • la ZEL pour la végétation correspondra à l'empreinte du projet • la ZEL pour les ressources fauniques correspondra à l'empreinte du projet • la ZEL pour le poisson et son habitat, si nécessaire, consistera en une zone tampon de 100 m autour de la jetée existante 	<ul style="list-style-type: none"> • les résultats de la modélisation de la dispersion de l'air • les lignes directrices de la BC OGC sur les effets acoustiques, indiquant que la ZER pour l'environnement sonore sera à [X] km de la limite du Projet • la ZER pour la végétation consistera en une zone tampon de 100 m entourant l'empreinte du Projet • la ZER pour les ressources fauniques consistera en une zone tampon de 100 m entourant la limite du Projet. L'emplacement des réserves nationales de faune et des AFM (aires de gestion de la faune) guidera également la ZER. • la ZER pour le poisson et son habitat, si nécessaire, consistera en une zone tampon de 500 m autour de la jetée existante
Économique	La ZEL pour les conditions économiques comprend la ville de Prince Rupert et le district de Port Edward.	La ZER pour les conditions économiques sera le district régional de North Coast et le district régional de Kitimat-Stikine.
Social	La ZEL pour les conditions sociales comprendra la ville de Prince Rupert, le district de Port Edward ainsi que les limites des communautés autochtones potentiellement touchées.	La ZER pour les conditions sociales sera le district régional de North Coast et le district régional de Kitimat-Stikine.
Patrimoine	La ZEL pour l'évaluation des ressources archéologiques et patrimoniales correspondra à la zone de perturbation du sol du Projet.	La ZER pour l'évaluation des ressources archéologiques et patrimoniales sera la même que la ZEL.
Santé	La ZEL pour l'évaluation des risques potentiels pour la santé humaine découlant des modifications potentielles de la qualité de l'air sera la même que celle pour la qualité de l'air.	La ZER pour l'évaluation des risques potentiels pour la santé humaine découlant des modifications potentielles de la qualité de l'air sera la même que celle pour la qualité de l'air.

1.5 Développement proposé

Le Projet comprendra jusqu'à vingt rampes de déchargement ferroviaire, des compresseurs entraînés par moteur à gaz¹, un raccordement au réseau de BC Hydro, des équipements de traitement par réfrigération ainsi que la tuyauterie connexe, ce qui permettra d'atteindre un débit moyen minimal d'environ 2,4 millions de tonnes métriques par année. Un raccordement au réseau de gaz naturel de PNG pourrait être utilisé à des fins de secours et de redondance. L'empreinte du Projet est présentée à la Figure 2-2.

Aucun autre aménagement de poste à quai n'est requis.

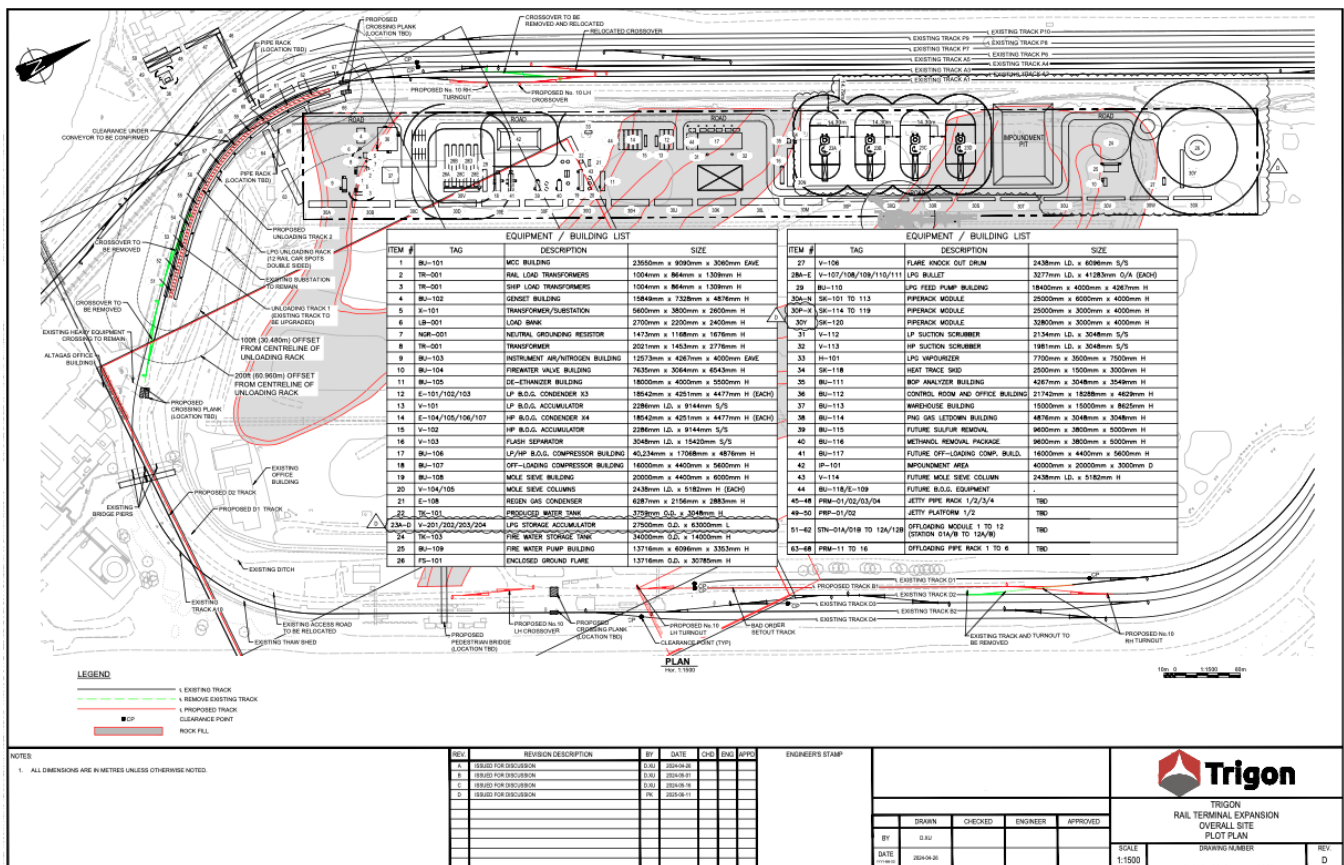


Figure 2-2: L'empreinte du projet

1.6 Objet et nécessité du projet

Le projet proposé de terminaux de GPL de Trigon offre les principaux avantages suivants:

- Améliore l'accès aux marchés pour le GPL canadien grâce à des infrastructures d'exportation compétitives;

- Soutient les occasions d'exportation à long terme de GPL canadien en réponse à la croissance de la demande mondiale de GPL;
- Libère de la valeur à l'échelle mondiale grâce à la diversification des exportations;
- Bâtit un secteur d'exportation de GPL plus compétitif et résilient; et
- Fournit des emplois et des retombées économiques qui soutiennent les objectifs de croissance économique du Canada.

1.6.1 Amélioration de l'accès aux marchés pour le GPL canadien grâce à des infrastructures d'exportation compétitives

L'Ouest canadien connaît un excédent à long terme de propane en raison de la croissance de la production de gaz naturel. Bien que plusieurs terminaux d'exportation aient été construits, la demande est toujours inférieure à l'offre et les installations d'exportation existantes fonctionnent près de leur capacité maximale. Des infrastructures d'exportation supplémentaires sont nécessaires pour acheminer le propane canadien vers les marchés internationaux.

L'installation proposée par Trigon se distingue des systèmes d'exportation existants par le fait qu'elle fonctionnerait comme un terminal indépendant plutôt que de contrôler l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Cela permettrait d'accroître la concurrence, d'offrir plus d'options logistiques aux producteurs et aux clients, et de créer un réseau d'exportation de GPL plus résilient et efficace. Le projet utiliserait également des infrastructures existantes ainsi qu'un site contaminé (friche industrielle), ce qui réduirait les dépenses en capital et pourrait offrir des frais de manutention inférieurs à ceux des terminaux concurrents au Canada et sur la côte américaine du golfe du Mexique.

1.6.2 Soutien aux occasions d'exportation à long terme de GPL canadien en réponse à la croissance de la demande mondiale de GPL

La demande mondiale de GPL devrait augmenter de manière significative jusqu'en 2035, sous l'impulsion principalement des marchés de la région Asie-Pacifique, qui représentent près de la moitié de la consommation mondiale. La Chine, le Japon, la Corée du Sud et, de plus en plus, l'Inde sont des importateurs majeurs de GPL.

Le Canada est bien positionné pour tirer parti de cette croissance pour les raisons suivantes:

- Les acheteurs asiatiques s'approvisionnent de plus en plus en propane en Amérique du Nord plutôt qu'au Moyen-Orient.
- Le Canada alimente déjà des parts importantes des marchés de GPL japonais, coréen et chinois.
- Les distances d'expédition entre la côte ouest du Canada et l'Asie sont environ deux fois moins longues que celles à partir de la côte américaine du golfe du Mexique, ce qui procure un avantage au titre des coûts de transport.
- La congestion continue du canal de Panama et l'instabilité géopolitique au Moyen-Orient devraient renforcer la demande pour les exportations canadiennes.

1.6.3 Libère de la valeur à l'échelle mondiale grâce à la diversification des exportations

Le projet s'aligne sur l'objectif du Canada de réduire sa dépendance à l'égard des marchés américains en élargissant l'accès aux clients mondiaux. Historiquement, la plupart des exportations canadiennes de GPL étaient vendues aux États-Unis, ce qui exposait les producteurs à des prix inférieurs et à des risques de concentration du marché.

Une capacité d'exportation supplémentaire permettrait de:

- Accroître l'accès aux marchés asiatiques de premier choix;
- Améliorer la concrétisation des prix pour les producteurs canadiens;
- Capter plus de valeur à partir des ressources canadiennes;
- Réduire la dépendance envers une seule destination d'exportation;
- Renforcer la position du Canada en tant que fournisseur mondial d'énergie fiable.

1.6.4 Bâtit un secteur d'exportation de GPL plus compétitif et résilient

Les infrastructures d'exportation de GPL de la côte Ouest sont actuellement concentrées entre les mains d'un nombre limité d'exploitants. Un nouveau terminal d'exportation indépendant permettrait de:

- Accroître la concurrence;
- Améliorer l'accès des producteurs aux marchés internationaux;
- Renforcer le pouvoir de négociation et la flexibilité commerciale;
- Réduire les goulots d'étranglement et les contraintes de capacité;
- Diminuer le risque systémique en créant de multiples voies d'exportation;
- Améliorer la crédibilité du Canada auprès des acheteurs internationaux à la recherche d'un approvisionnement fiable à long terme.

1.6.5 Fournit des emplois et des retombées économiques qui soutiennent les objectifs de croissance économique du Canada

Le projet devrait générer des retombées économiques substantielles:

- Jusqu'à 250 emplois au plus fort de la période de construction, y compris des postes de métiers spécialisés, d'ingénierie, de gestion de projet et du secteur des services.
- Environ 40 emplois opérationnels permanents une fois l'installation en exploitation.
- Des emplois indirects et de l'activité économique supplémentaires dans les secteurs du transport, du transport ferroviaire, du camionnage, de la fourniture d'équipements, de la logistique et des industries de soutien régional.

1.6.6 Autres moyens de réaliser le projet

Échelle progressive ou modulaire: La construction d'une installation initiale plus petite (p. ex., le transbordement direct du rail au navire) a été rejetée en raison d'une baisse de l'efficacité

opérationnelle et de coûts unitaires plus élevés. Un plan de stockage réduit en deçà des seuils fédéraux a également été écarté parce que la demande du marché exige d'importants volumes de stockage doubles, tant pour le propane que pour le butane, afin de protéger la chaîne d'approvisionnement contre les interruptions du transport ferroviaire et maritime.

Raccordement par pipeline par rapport au rail: La construction d'un pipeline direct à partir du Bassin sédimentaire de l'Ouest canadien a été jugée économiquement non viable en raison de dépenses en capital prohibitives et de délais réglementaires prolongés. La livraison par rail demeure l'approche optimale.

Emplacements spatiaux sur le site: Trigon a évalué plusieurs emplacements sur son terrain à bail, notamment la "Zone A" et un site de 35 acres au nord du parc à charbon existant. Le parc 4 (Yard 4) a été choisi parce qu'il maximise l'espace existant avec les dépenses en capital (CAPEX) les plus basses, tandis que la Zone A nécessiterait des travaux de nivellement majeurs et des infrastructures ferroviaires supplémentaires.

1.7 Solutions de rechange au projet

Maintien des voies d'exportation existantes: Le fait de laisser les infrastructures en l'état piège les producteurs canadiens dans des conditions commerciales monopolistiques sur la côte Ouest ou les oblige à accepter de fortes réductions de prix (escomptes) sur le marché américain.

L'option du statu quo (ou solution de rechange sans projet): Ne soutient pas la politique de diversification des exportations du Canada, laisse sans solution un déficit de capacité prévu de 110,000 barils par jour et élimine les retombées économiques régionales.

1.8 Activités d'engagement

1.8.1 Mobilisation des Autochtones

Trigon se mobilise auprès de six communautés Tsimshian dans le cadre du projet depuis janvier 2024. Les détails de cette mobilisation sont présentés à la section 5.

Les principales préoccupations soulevées au cours des consultations, anonymisées et généralisées, comprennent:

- Circulation le long du corridor ferroviaire: Des préoccupations ont été soulevées concernant les impacts cumulatifs résultant de l'augmentation du volume de circulation le long du corridor ferroviaire entre Prince Rupert et Smithers, découlant de la croissance globale du port. Trigon est ouverte à l'idée de collaborer à des initiatives régionales nouvelles ou existantes, telles que le forum ferroviaire de la côte Nord (North Coast rail forum), afin de traiter les effets cumulatifs du transport ferroviaire qui échappent à sa garde et à son contrôle.
- Préoccupations liées à l'expédition maritime: Des préoccupations ont été soulevées concernant les impacts cumulatifs sur les mammifères marins ainsi que sur les activités de pêche et de récolte en raison de l'augmentation des volumes d'expédition dans la région de Prince Rupert et ses environs découlant de la croissance du port. Trigon est ouverte à l'idée de collaborer à

l'Évaluation des effets cumulatifs de la navigation maritime de Transports Canada et/ou au cadre des effets cumulatifs de l'APPR (PRPA) afin de traiter les effets cumulatifs de l'expédition dans les eaux portuaires.

- Préoccupations liées à la sécurité: Des préoccupations liées à la sécurité ont été soulevées tant sur terre qu'en mer en raison de l'augmentation cumulative du trafic ferroviaire et maritime et du volume croissant de transport de marchandises dangereuses à destination et en provenance de l'APPR.
- Émissions de CO₂: Les Nations ont exprimé le souhait que le projet affiche le meilleur rendement possible en matière d'émissions de GES, tout en reconnaissant la capacité limitée actuellement disponible sur le réseau électrique à Prince Rupert.

1.8.2 Mobilisation de l'industrie

Trigon discute du projet avec des producteurs canadiens de GPL et des acheteurs (preneurs fermes) en Asie depuis 2022. Le projet progresse en réponse à une forte volonté de la part des producteurs canadiens de GPL et des acheteurs en Asie de disposer d'une solution de rechange compétitive aux infrastructures d'exportation de GPL existantes, en plus de répondre au besoin d'accroître la capacité d'exportation de GPL sur la côte Ouest du Canada. Un partenaire d'achat a signé un accord s'engageant à réserver une part importante de la capacité d'exportation de Trigon. Aucun problème ni aucune préoccupation d'envergure n'ont été soulevés à ce jour.

1.8.3 Participation du public et des parties prenantes

Trigon a partagé publiquement des informations sur le projet par le biais des médias sociaux, de présentations publiques et de conférences. Aucun problème ni aucune préoccupation d'envergure n'ont été soulevés à ce jour. Un plan de participation du public et des parties prenantes a été préparé et débutera après le lancement du processus réglementaire de l'AEIC (IAAC). Trigon se réjouit à l'idée de partager des informations sur le projet et de recevoir les commentaires du public et des parties prenantes par le biais d'interactions en personne, de plateformes numériques et de séances d'information (portes ouvertes).

1.9 Appui au projet

1.9.1 Appui de la collectivité et de l'industrie

Sur la base de la mobilisation initiale auprès des communautés locales, le projet a reçu l'appui de la ville de Prince Rupert, du district de Port Edward, de la section locale 523 du Syndicat international des débardeurs et magasiniers (ILWU523), du Syndicat international des débardeurs et magasiniers du Canada (ILWU Canada), ainsi que d'un certain nombre de producteurs de propane canadiens et d'acheteurs (preneurs fermes) au Japon.

1.9.2 Appui des communautés autochtones

Bien que Trigon entreprendra un processus de mobilisation et de consultation complet et approfondi auprès des Nations Tsimshian de la côte en tant qu'actionnaires et partenaires, les représentants du développement économique de la bande de Lax Kw'alaams et de la Première Nation de Metlakatla ont indiqué leur appui au projet d'exportation de GPL proposé par Trigon.

2 Description du projet

2.1 Portée du projet

Le projet sera optimisé de manière à surmonter les défis connus en matière de conception et d'exploitation des installations existantes d'exportation de GPL au Canada. Les principales composantes de la portée du projet sont présentées ci-dessous dans le tableau 3-1.

Description	Critères de conception
Produit	GPL
Capacité de débit annuelle	30 millions de barils/an (2,4 millions de tonnes métriques par an); ce qui représente une moyenne de ~80 000 b/j
Nouvelle voie ferrée	Une quantité limitée de nouvelles voies ferrées requises, entièrement sur les terrains à bail de Trigon
Exploitation ferroviaire	Réception et traitement de trains complets sur les terrains à bail de Trigon
Déchargement ferroviaire	Jusqu'à 20 postes de déchargement
Capacité totale de stockage	≤158,000 m ³
Type de réservoir réfrigéré	Réservoir en béton à confinement complet ou cinq réservoirs de stockage tampons
Poste d'amarrage et chargement des navires	Raccordement au poste d'amarrage un existant de Trigon et utilisation des conduites et des bras de chargement existants
Travaux en milieu aquatique	Non applicable – il n'y aura aucun travail dans l'eau ou au-dessus de l'eau
Puissance de traitement de l'installation	Entraînement par turbine à gaz ¹
Disponibilité de l'électricité	Sous-station existante de Trigon
Évaluation quantitative des risques (ÉQR)	L'ÉQR de l'installation devrait demeurer à l'intérieur de la limite de propriété contrôlée par Trigon

Tableau 3-1: Portée du projet

2.2 Approche par étapes

Une approche par étapes sera adoptée, dans le cadre de laquelle environ ~95,000m³ de capacité de stockage seront construits lors de la phase initiale. La décision finale d'investissement relative à la deuxième phase (63,000m³ de capacité de stockage) sera prise en fonction de la demande du marché.

2.3 Composantes et activités du projet

Tous les nouveaux équipements et toutes les nouvelles installations requis pour le projet seront situés sur les terrains à bail de Trigon et à l'intérieur de l'empreinte actuelle du terminal.

¹ Avec possibilité de conversion à un entraînement électrique lorsque BC Hydro disposera d'une puissance électrique suffisante.

2.3.1 Composantes du projet

Le projet comprendra les composantes suivantes :

Nouvelle infrastructure du projet

- Une nouvelle voie ferrée à l'intérieur de la cour de triage de Trigon;
- Jusqu'à vingt rampes de déchargement et un toit;
- Des réservoirs cylindriques horizontaux (citernes de stockage d'environ 8,000m³);
- De l'équipement de refroidissement du GPL;
- De l'équipement de prétraitement du GPL (déséthaniseur, élimination du méthanol, élimination de l'eau);
- Un système de récupération des gaz d'évaporation;
- Un ou plusieurs réservoirs de stockage réfrigérés (environ 150,000m³), ou cinq réservoirs de stockage tampons 30,000m³ chacun);
- Des conduites reliant le réservoir au point d'interconnexion avec les conduites du poste d'amarrage existant;
- Une torche de sol fermée;
- Des systèmes de contrôle des procédés et de sécurité;
- Des systèmes d'azote et d'air de régulation;
- Un réseau d'eau d'incendie;
- Un local électrique, raccordement au gaz naturel de PNG; et
- Une salle de commande, des routes et un stationnement pour voitures.

Infrastructures existantes partagées avec l'installation d'exploitation de Trigon (aucune construction requise)

- Cour de triage existante;
- Poste d'amarrage un;
- Conduites de chargement des liquides et de retour des vapeurs;
- Bâtiment administratif et élimination des déchets sanitaires (utilisation partagée);
- Entrepôt et atelier d'entretien;
- Bras de chargement sur le poste d'amarrage un pour le déchargement du GPL vers les grands transporteurs de gaz (VLGC);
- Sous-station de Trigon; et
- Système de gestion des eaux pluviales.

2.4 Aperçu des activités du projet

Le projet comprend les activités suivantes:

Construction:

Le projet devrait nécessiter environ 400 années-personnes d'activités de construction.

- Préparation du site et optimisation du site actuel du parc à charbon;
- Construction de la voie ferrée;
- Raccordement au réseau de BC Hydro;

- Installation des rampes de déchargement;
- Installation des conduites jusqu'au point d'interconnexion sur le poste d'amarrage;
- Installation du réservoir de stockage de GPL et des réservoirs cylindriques horizontaux (citernes);
- Installation de l'équipement de réfrigération et des modules de procédés de l'installation;
- Installation des services publics, y compris l'alimentation électrique et la protection contre les incendies;
- Nettoyage après construction;
- Mise en service de l'installation.

Exploitation:

- Réception et déchargement du GPL à partir de trains du CN;
- Procédés de prétraitement et de réfrigération du GPL;
- Stockage du GPL;
- Opérations de manutention au terminal et des navires requises pour le chargement de transporteurs de GPL de tiers aux fins d'exportation; et
- Emplois directs à temps plein pour environ 40 personnes, et l'installation devrait fonctionner 24 heures sur 24, 365 jours par an.

Désaffectation:

- Retrait des infrastructures terrestres hors sol sur le site de Trigon;
- Désaffectation des infrastructures sur la jetée.

2.5 Calendrier du projet

Le projet devrait être exploité pendant au moins 50 ans. Le calendrier des jalons du projet est présenté ci-dessous dans le tableau 3-2:

Phase du Projet	Échéancier
Réglementation et délivrance des permis	T2 2026 – T3 2027
Ingénierie	T2 2027 – T3 2028
Construction	T4 2028 – T4 2031
Début de l'exploitation	T4 2031
Désaffectation	2081 ou plus tard

Tableau 3-2: Calendrier du projet

3 Études antérieures, utilisation des terres et aperçu de la réglementation

3.1 Études antérieures

L'île Ridley et le port de Prince Rupert ont fait l'objet de nombreuses études environnementales, évaluations, initiatives de planification et suivis environnementaux qui sont tous accessibles au public. La description du projet est une compilation de certains de ces rapports, notamment :

- Plan directeur d'aménagement de l'île Ridley (2008);
- Plan de gestion de l'utilisation des terres de l'APPR 2020, mis à jour (2021);
- Projet de terminal de potasse de Canpotex (2011);
- Projet de terminal d'exportation de propane de l'île Ridley d'AltaGas (2016);
- Zone de gestion intégrée de la côte du Pacifique Nord (MPO 2016);
- Projet de terminal d'exportation de liquides en vrac de Vopak Pacific Canada (2018);
- Projet de GNLC Pacific Northwest (2016);
- Trigon – Inventaire des habitats fauniques et inventaire des émergences de chauves-souris (2025).

Trigon n'a connaissance d'aucune évaluation régionale réalisée en vertu de la LEI qui soit pertinente pour le projet. L'Évaluation stratégique des changements climatiques élaborée par ECCC est pertinente pour le projet.

3.2 Affectation des terres

Selon le Plan de gestion de l'utilisation des terres 2020 mis à jour de l'APPR, l'empreinte du projet est entièrement située dans des zones zonées pour le développement industriel et qui sont actuellement utilisées aux fins de réception, de stockage et d'exportation de charbon métallurgique et de charbon thermique (APPR 2021).

3.3 Soutien financier fédéral

Aucun soutien financier fédéral n'est requis pour le projet.

3.4 Cadre réglementaire

Le projet s'appuiera sur un cadre réglementaire établi et robuste pour le stockage et le transport sécuritaires du GPL au Canada, ainsi que sur le cadre réglementaire de sécurité et d'environnement de l'Administration portuaire de Prince Rupert. La surveillance collective et le passage sécuritaire des navires circulant dans les eaux de l'APPR sont assurés par un effort coordonné entre les Services de communication et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne, l'Administration de pilotage du Pacifique, les pilotes de la côte de la C.-B. (BC Coast Pilots), SAAM Towage Canada, la Western Canada Marine Response Corporation, l'Agence des services frontaliers du Canada et l'Administration portuaire de Prince Rupert. Trigon travaillera également avec le centre des opérations d'urgence de l'APPR afin d'assurer une intervention efficace en cas de déversement.

Le projet est un « projet désigné » en vertu du Règlement sur les activités physiques (2019) de la LEI. Étant donné que le projet est entièrement développé sur un site contaminé (déjà industrialisé) en utilisant les infrastructures existantes, ses impacts devraient être localisés et aucun effet important

n'est prévu. À ce titre, les aspects environnementaux du projet devraient être évalués par l'Agence d'évaluation d'impact du Canada en vertu de la Loi sur l'évaluation d'impact (LEI 2019).

Voici une liste préliminaire des lois, règlements, politiques et directives du gouvernement fédéral qui pourraient s'appliquer au projet:

- Loi sur l'évaluation d'impact (2019);
- Règlement d'exploitation de l'administration portuaire (APPR);
- Loi sur la sécurité ferroviaire (1985);
- Règlement sur le transport des marchandises dangereuses au Canada (1992);
- Règlement sur la sûreté du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer (2019);
- Loi canadienne sur la protection de l'environnement 1999 (LCPE);
- Technical Safety BC: Enregistrement des chaudières et des appareils sous pression (provincial).

3.4.1 Règlements fédéraux

3.4.1.1 Loi sur l'évaluation d'impact

Le projet est un projet désigné en vertu du Règlement sur les activités concrètes de la Loi sur l'évaluation d'impact (2019), puisque le volume de stockage dépasse les critères établis à l'article 37(f) du règlement: « la construction, l'exploitation, le déclassement et l'abandon d'une nouvelle installation de stockage de liquides de gaz naturel dont la capacité de stockage est de 100 000 m³ ou plus ».

3.4.2 Règlements provinciaux

3.4.2.1 Loi sur l'évaluation environnementale de la Colombie-Britannique

Trigon est situé sur l'île Ridley, qui est une terre fédérale assujettie à la législation fédérale.

4 Aperçu environnemental

Le projet sera construit sur un site anthropique (déjà industrialisé) actuellement utilisé pour le stockage et la manutention du charbon. Aucune nouvelle empreinte environnementale n'est requise pour le projet, et aucun travail en milieu aquatique n'est nécessaire.

4.1 Résumé du cadre environnemental du projet

Climat: Le site du projet est situé dans une forêt tempérée humide caractérisée par un climat maritime. Il affiche des températures modérées, oscillant annuellement entre environ 2 °C et 14°C (avec une moyenne de 12 °C à 13°C en été et de 2,4°C en janvier). Les précipitations sont abondantes, atteignant une moyenne d'environ 2 620 millimètres par an, et les mois les plus pluvieux se situent entre octobre et avril.

Qualité de l'air: Le bassin atmosphérique de Prince Rupert bénéficie d'une bonne qualité de l'air en raison des vents côtiers réguliers, du faible nombre de sources d'émissions industrielles et de son emplacement éloigné. Les contaminants atmosphériques provenant des émissions maritimes (tels que le dioxyde de soufre, le dioxyde d'azote et les particules fines) ont considérablement diminué récemment à la suite de la mise en œuvre de contrôles internationaux des émissions maritimes. L'administration portuaire locale (APPR) surveille la qualité de l'air quotidiennement.

Bruit et vibrations: La zone résidentielle ou les récepteurs sensibles au bruit les plus proches sont situés à environ 2 kilomètres, dans la municipalité de Port Edward, de l'autre côté du havre Porpoise. Le bruit et les vibrations de fond actuels dans ce secteur sont influencés par les activités industrielles existantes sur l'île Ridley, qui comprennent les navires, les trains, les mouvements de marchandises, les véhicules lourds et la machinerie.

Lumière: L'éclairage nocturne actuel sur le site est nécessaire à la sécurité et aux opérations (au moyen de projecteurs sur pylônes hauts et bas). Cette lumière est actuellement peu visible, ou présente une visibilité limitée, depuis Port Edward.

Terrain et conditions du sol: Le projet est situé sur un site plat et déjà anthropisé (« site industrialisé ») constitué de remblais techniques (roche et sol) à quelques mètres au-dessus du niveau de la mer. Le paysage naturel environnant se compose de sols organiques mal drainés (tourbe et terre noire), d'une couche de limon/argile et d'un substratum rocheux formé de roches altérées (schistes métasédimentaires).

4.2 Résumé du cadre social et économique du projet

Communautés autochtones et locales: Le projet est situé sur le territoire traditionnel des peuples de la côte des Tsimshians, au sein du district régional de North Coast (NCRD), sur la côte nord de la Colombie-Britannique.

- **Port Edward:** La communauté la plus proche, située à environ 2,5 km à l'est du site, de l'autre côté de la baie Porpoise. Elle compte une population d'environ 470 habitants, une école primaire (de la maternelle à la 5e année) et un centre communautaire.

- **Prince Rupert:** Le centre urbain majeur le plus proche, situé à 5 km au nord de Port Edward.

Tendances démographiques et économiques: Entre 2011 et 2021, la population du district régional a diminué de 3,2 %. Au cours de cette période, l'économie locale a délaissé les industries traditionnelles comme la foresterie, la pêche et la chasse au profit des secteurs du transport et de l'entreposage.

Économie et principales industries:

- **Prince Rupert:** Porté par les secteurs du transport et de l'entreposage, du commerce de détail, de la santé, de l'éducation et de l'administration publique.
- **Port Edward:** Soutenu par l'administration publique, les services d'hébergement et de restauration, le commerce de détail, la construction, ainsi que le transport et l'entreposage.
- **Opérations portuaires:** L'Administration portuaire de Prince Rupert (APPR) et ses terminaux locataires (notamment Trigon Pacific, Fairview, Prince Rupert Grain, Watson Island Bulk, entre autres) constituent des moteurs vitaux de l'économie locale.

Services de santé et d'urgence: La région est desservie par la région de la santé Northern Health. L'hôpital le plus proche est l'Hôpital régional de Prince Rupert, les transferts médicaux majeurs étant dirigés vers Prince George.

- **Premiers répondants:** Les principaux services d'urgence sont basés à Prince Rupert, notamment le Service d'ambulanciers de la C.-B. (BC Ambulance Service), le Service de sauvetage et de lutte contre les incendies de Prince Rupert (Prince Rupert Fire Rescue) et la GRC. Port Edward s'appuie sur un service de pompiers volontaires encadré par un accord d'aide mutuelle avec Prince Rupert.
- **Sécurité maritime et portuaire:** Un soutien supplémentaire en matière de sécurité maritime et d'urgence est assuré par la Garde côtière canadienne, l'Administration de pilotage du Pacifique, les pilotes de la côte de la C.-B. (BC Coast Pilots), SMIT Marine et l'APPR.

5 Peuples autochtones et utilisation traditionnelle des terres

5.1 Aperçu

Le projet est situé sur les territoires des nations autochtones suivantes:

- Nation Gitxaala;
- Première Nation Gitga'at;
- Première Nation Kitselas;
- Première Nation Kitsumkalum;
- Bande de Lax Kw'alaams;
- Première Nation de Metlakatla.

Les réserves les plus proches du projet se trouvent à environ 5 km et 8,5 km.

Trigon s'engage à faire en sorte que ces nations autochtones locales disposent d'un droit de parole direct et d'une participation active dans le cadre du projet. Les commentaires recueillis au cours du processus de mobilisation continue seront utilisés pour définir la portée finale du projet et éclairer le processus fédéral d'évaluation d'impact.

5.2 Consultation et mobilisation

Trigon collabore avec les nations autochtones susmentionnées dans le cadre du projet depuis janvier 2024. Les documents transmis pour examen et commentaires comprennent:

- Version préliminaire de la description du projet (publiée le 14 janvier 2024);
- Version préliminaire de l'énoncé des voies et moyens pour une évaluation des effets environnementaux (29 février 2024);
- Version préliminaire de l'évaluation des effets environnementaux (26 juin 2024);
- Inventaires de la faune (juillet-octobre 2024);
- Évaluation archéologique préliminaire, résultats partagés de vive voix (décembre 2024);
- Version préliminaire mise à jour de la description du projet (mai 2026).

De plus, des points d'information ont été tenus de manière bilatérale avec chaque nation toutes les deux semaines ou mensuellement afin de partager les mises à jour sur le projet et de recueillir les commentaires. Ces réunions se poursuivent aujourd'hui et se poursuivront tout au long de la durée de vie du projet.

Trigon a consigné tous les commentaires de chaque nation et a mis à jour le projet et/ou la documentation s'y rapportant, le cas échéant. Un financement de capacité a été accordé et continuera d'être fourni pour soutenir la mobilisation continue de chaque nation à l'égard du projet.

5.3 Principales questions soulevées

Un registre complet de la consultation peut être fourni à la demande de l'AEIC. Les principales préoccupations soulevées au cours de la consultation, anonymisées et généralisées, comprennent:

- **Trafic le long du corridor ferroviaire:** Des préoccupations ont été soulevées concernant les impacts cumulatifs résultant de l'augmentation des volumes de trafic le long du corridor

ferroviaire entre Prince Rupert et Smithers en raison de la croissance globale du port. Trigon est ouverte à collaborer avec des initiatives régionales nouvelles ou existantes, telles que le forum ferroviaire de la côte Nord (North Coast rail forum), afin d'aborder les effets cumulatifs du transport ferroviaire en dehors de la garde et du contrôle de Trigon.

- **Préoccupations liées au transport maritime:** Des préoccupations ont été exprimées quant aux impacts cumulatifs sur les mammifères marins ainsi que sur les activités de pêche et de collecte en raison de l'augmentation des volumes d'expédition dans Prince Rupert et ses environs, découlant de l'expansion du port. Trigon est ouverte à participer à l'Évaluation des effets cumulatifs du transport maritime de Transports Canada et/ou au cadre des effets cumulatifs de l'APPR pour aborder les effets cumulatifs de la navigation dans les eaux du port.
- **Préoccupations en matière de sécurité:** Des enjeux de sécurité ont été soulevés tant sur terre que sur mer en raison de l'augmentation cumulative du trafic ferroviaire et maritime, ainsi que du volume croissant de transport de marchandises dangereuses à destination et en provenance de l'APPR.
- **Émissions de CO₂:** Les Nations ont exprimé leur intérêt à ce que le projet affiche le meilleur rendement possible en matière d'émissions de GES, tout en reconnaissant la puissance limitée du réseau électrique disponible à Prince Rupert à l'heure actuelle.

Dialogue supplémentaire lié à la mobilisation:

- Questions sur la participation de la main-d'œuvre et les opportunités pour les membres des Nations: Trigon s'est engagée à collaborer avec les Nations afin d'identifier des opportunités d'emploi, de formation et d'approvisionnement.
- Prise en compte des effets potentiels sur la santé et les services communautaires: Trigon a communiqué qu'elle travaillerait avec les fournisseurs locaux de services de santé et communautaires afin de déterminer comment éviter et/ou minimiser les impacts. Par exemple, Trigon mettra en place un camp de travailleurs pour éviter les répercussions sur les hôtels et le logement.
- Préoccupations soulevées concernant les accidents et défaillances: Trigon a ajouté une section sur les accidents et défaillances dans la présente DPIIP (Description préliminaire initiale du projet) afin de répondre aux intérêts exprimés par les Nations à cet égard.
- Questions sur la portée de l'évaluation environnementale (ÉE), précisément concernant l'inclusion du transport ferroviaire et maritime: Trigon a communiqué qu'elle ne sera pas propriétaire du produit, ni le transporteur ferroviaire ou maritime. Le transport ferroviaire est régi par la Loi sur la sécurité ferroviaire et conformément à la législation sur le transport des marchandises dangereuses, et échappe à la garde et au contrôle de Trigon. De même, le transport maritime sera assuré par des tiers expéditeurs qui devront se conformer à l'ensemble de la législation canadienne ainsi qu'aux règles établies par l'APPR et l'Association des pilotes maritimes du Canada.
- Préoccupations soulevées concernant les impacts potentiels sur les droits et intérêts autochtones: Un résumé des impacts potentiels du projet sur les droits et intérêts autochtones est présenté ci-dessous. Trigon a communiqué que, puisque le projet est construit sur un site anthropique (déjà industrialisé) sur des terres louées auprès de l'APPR d'où l'exercice des droits du public et des Autochtones est exclu depuis plusieurs décennies, elle estime que les impacts sur les droits et intérêts autochtones seront limités.
- Questions sur la portée géographique et temporelle du projet: En réponse aux questions soulevées, Trigon a fourni ici des détails supplémentaires sur les limites proposées pour les zones d'étude locale et régionale.
- Questions relatives à l'expansion: Depuis que la première version de la description du projet a été distribuée aux Nations en 2024, le marché a évolué et laisse présager des volumes

d'exportation de GPL plus élevés que prévu. À ce titre, Trigon a augmenté la capacité de stockage proposée pour l'installation et a adopté une approche d'expansion par phases, dans laquelle l'ensemble du projet est inclus d'emblée et évalué dans le cadre de l'évaluation d'impact.

5.4 Changements potentiels touchant les intérêts autochtones

L'accès aux terres ou aux ressources du site du projet pour l'exercice et la pratique des droits autochtones est restreint depuis 1982, année de la création de Ridley Terminals Inc. L'accès à l'île demeure restreint par la PRPA. Trigon comprend toutefois que l'accès aux ressources marines situées à proximité de l'île demeure disponible. L'évaluation d'impact permettra de déterminer et d'évaluer les changements potentiels causés par le projet qui pourraient avoir une incidence sur les intérêts autochtones.

Compte tenu du long historique de restriction de l'accès à l'île Ridley, les droits protégés par l'article 35 ne devraient pas être touchés de manière importante par le projet. Il est toutefois reconnu que les mouvements ferroviaires et le transport maritime associés au projet pourraient avoir une incidence sur ces droits. La gestion de ces impacts ne relève pas de la responsabilité ni du contrôle de Trigon et est plutôt du ressort de Transports Canada, de la PRPA, du CN et des expéditeurs. Trigon sait que Transports Canada travaille à une évaluation des effets cumulatifs du transport maritime dans la région et qu'il organise également, depuis 2023, des forums ferroviaires avec les Premières Nations afin de répondre aux préoccupations autochtones liées aux mouvements ferroviaires. De plus, la PRPA entreprend l'élaboration d'un cadre de gestion des effets cumulatifs visant à prendre en compte les préoccupations environnementales cumulatives liées au transport ferroviaire, au transport maritime et à d'autres activités. Trigon est disposée à participer à chacun de ces forums.

5.4.1 Incidences sur la santé, les conditions sociales et l'économie des Autochtones

Trigon collabore avec les Nations Tsimshian afin de déterminer les incidences potentielles du développement du projet sur les conditions de santé, sociales et économiques. Trigon estime que le projet peut procurer des avantages globaux aux peuples autochtones, notamment en ce qui concerne les possibilités économiques et les retombées associées aux occasions d'approvisionnement, d'emploi et de formation.

Les incidences potentielles seront évaluées dans l'étude d'impact et pourraient comprendre:

- Des considérations relatives à la santé humaine liées aux émissions (y compris les effluents, la qualité de l'air et le bruit);
- Des changements au bien-être des communautés;
- Une contribution aux effets cumulatifs déjà observés dans la région.

Ces effets potentiels seront déterminés dans le cadre des activités de mobilisation en cours et du processus d'approbation environnementale. Les connaissances autochtones seront prises en compte dans l'évaluation des impacts si elles sont fournies par les Nations.

5.4.2 Évaluation préliminaire des incidences potentielles du projet sur les groupes autochtones

La présente section sera bonifiée à la lumière des commentaires et des renseignements fournis par les groupes autochtones au cours de la phase de mobilisation précoce.

Ce qui suit constitue une évaluation préliminaire des incidences potentielles du projet sur les groupes autochtones, notamment en ce qui concerne les droits et le titre autochtones, l'utilisation actuelle des terres et des ressources à des fins traditionnelles, les ressources patrimoniales ainsi que les effets sur la santé et les conditions socioéconomiques découlant de la réalisation du projet.

Les effets potentiels présentés au tableau 6.1 ci-dessous s'appliquent à toutes les phases et activités du projet, y compris la construction et l'exploitation. Une meilleure compréhension de ces incidences devrait découler des consultations et des activités de mobilisation menées auprès des groupes autochtones tout au long du processus d'évaluation.

Des mesures d'atténuation et des plans de gestion appropriés seront élaborés en fonction des commentaires reçus des groupes autochtones dans le cadre du processus d'évaluation environnementale.

Tableau 6.1: Évaluation préliminaire des incidences potentielles des activités du projet sur les groupes autochtones

Catégorie	Effets potentiels
Droits, titre et autres intérêts autochtones établis ou revendiqués	Modification du sentiment d'appartenance au territoire et de la continuité culturelle en raison de changements dans l'accessibilité et la qualité de l'environnement
Utilisation actuelle des terres et des ressources à des fins traditionnelles	Aucun effet prévu
Conditions de santé et conditions socioéconomiques	<p>Perturbations sensorielles attribuables à l'augmentation des niveaux de bruit et d'éclairage.</p> <p>Détérioration de la qualité de l'air en raison des émissions atmosphériques pendant l'exploitation et de la poussière générée durant la construction</p> <p>Risques potentiels pour la sécurité liés à l'augmentation de la circulation et des activités industrielles</p> <p>Modification du sentiment d'appartenance au territoire et de la continuité culturelle</p> <p>Augmentation des possibilités d'emploi, de formation et de contrats</p>
Patrimoine physique et culturel, y compris toute structure, tout site ou tout élément présentant une importance historique, archéologique, paléontologique ou architecturale	Aucun effet prévu

6 Effets potentiels du projet

Un aperçu des effets potentiels du projet est présenté au tableau 7-1 ci-dessous. Une analyse plus détaillée des effets potentiels et des mesures d'atténuation sera élaborée dans le cadre de l'évaluation des effets environnementaux, à mesure que la conception du projet progressera et que les activités de mobilisation auprès des Nations autochtones et des parties prenantes se poursuivront.

Sujet	Construction	Exploitation
Milieu atmosphérique	<p>La perturbation du sol et la poussière générées par les activités de construction entraîneront une diminution de la qualité de l'air. Les camions et l'équipement de construction entraîneront une augmentation des émissions de gaz à effet de serre (GES) et des contaminants atmosphériques de critères (CAC).</p> <p>Le bruit et/ou les perturbations lumineuses liées aux activités de construction pourraient affecter les résidents de Port Edward ainsi que d'autres récepteurs sensibles (p. ex. la faune marine et terrestre).</p>	L'exploitation de l'installation et le torchage entraîneront une diminution de la qualité de l'air ainsi qu'une augmentation des émissions de gaz à effet de serre (GES).
Milieu terrestre	Aucun effet prévu. Le projet utilise des infrastructures existantes.	Aucun effet prévu. Le projet utilise des infrastructures existantes.
Milieu marin	Aucun effet prévu. Le projet utilise des infrastructures existantes. Aucune pollution des eaux limitrophes, interprovinciales ou internationales, ni du milieu marin à l'extérieur du Canada n'est anticipée en raison du projet.	Bruit lié aux navires supplémentaires. Aucune pollution des eaux limitrophes, interprovinciales ou internationales, ni du milieu marin à l'extérieur du Canada n'est anticipée en raison du projet.
Poissons et habitat du poisson	Aucun effet prévu. Le projet utilise des infrastructures existantes. Aucun travail dans l'eau ou au-dessus de l'eau n'est requis.	Bruit lié aux navires supplémentaires de GPL.
Espèces aquatiques	Aucun effet prévu. Le projet utilise des infrastructures existantes. Aucun travail dans l'eau ou au-dessus de l'eau n'est requis.	Bruit lié aux navires supplémentaires de GPL.
Oiseaux migrateurs	Le bruit, les vibrations et la lumière provenant des activités de construction pourraient perturber le comportement normal. Un risque de	Risque lié au torchage (une torchère au sol fermée a été choisie afin de minimiser ce risque), l'éclairage artificiel pourrait désorienter les oiseaux, risque de

Sujet	Construction	Exploitation
	collision est possible dans des conditions de faible visibilité.	collision avec les infrastructures, perturbation due au bruit et aux activités humaines.
Milieu social et économique	Création d'emplois liés à la construction et investissements locaux.	Augmentation des emplois locaux.
Peuples autochtones	Le projet ne devrait pas avoir d'incidence sur les terres et les droits autochtones.	Le projet ne devrait pas avoir d'incidence sur les terres et les droits autochtones.
Terres fédérales	Aucun changement prévu dans l'utilisation ou l'accès aux terres fédérales. Certaines incidences sur les émissions atmosphériques. Effets cumulatifs liés à l'augmentation de l'industrialisation de l'île Ridley.	Aucun changement prévu dans l'utilisation ou l'accès aux terres fédérales. Certaines incidences sur les émissions atmosphériques.
Accidents et dysfonctionnements	Les déversements pourraient avoir des effets sur la santé si les eaux sont touchées.	

Tableau 7-1: Effets potentiels du projet pendant les phases de construction et d'exploitation

6.1 Émissions prévues du projet

6.1.1 Phase de construction

Trigon prévoit les types d'émissions suivants durant la phase de construction du projet:

- **Émissions atmosphériques:** provenant de l'équipement de construction utilisé pour la préparation du site et les travaux de construction. Les sources associées au projet émettront des particules, des oxydes d'azote, des oxydes de soufre, du monoxyde de carbone, des composés organiques volatils (COV) et des gaz à effet de serre (GES). Ruissellement des eaux pluviales: le ruissellement et le drainage résultant des précipitations seront gérés au moyen des mesures existantes de contrôle de l'érosion et des sédiments, afin de garantir que la qualité de l'eau respecte les lignes directrices applicables avant son rejet dans l'environnement.
- **Eaux usées sanitaires:** elles proviendront des eaux grises et des eaux usées générées par les installations sanitaires du site. Ces eaux seront éliminées à l'aide des installations existantes sur le site.
- **Éclairage:** provenant de l'équipement de construction, des machines et des véhicules, ainsi que de l'éclairage de sécurité.
- **Bruit:** généré par l'équipement de construction, les machines et les véhicules.
- **Sols excavés et végétation défrichée:** aucun. Aucun nouveau défrichement n'est requis. Le projet utilisera les infrastructures existantes.
- **Déchets solides:** provenant des matériaux de construction (p. ex. emballages, bois d'œuvre, papier et métaux).

- **Déchets dangereux:** notamment les batteries, les filtres à huile, les solvants et les huiles usées provenant de l'équipement de construction, des machines et des véhicules.

6.1.2 Phase d'exploitation

Trigon prévoit les émissions suivantes durant la phase d'exploitation du projet:

- **Émissions atmosphériques:** les sources liées à l'exploitation, telles que les trains, les véhicules, les navires et les systèmes CVCA (chauffage, ventilation et climatisation), émettront des particules, des oxydes d'azote, des oxydes de soufre, du monoxyde de carbone, des composés organiques volatils (COV) et des gaz à effet de serre (GES).
- **Eaux pluviales:** les systèmes de drainage recueilleront et évacueront les eaux pluviales au moyen des installations existantes.
- **Eaux usées sanitaires:** provenant des eaux grises et des eaux usées générées par les installations sanitaires existantes sur le site.
- **Éclairage:** provenant de l'éclairage des bureaux, des opérations ferroviaires, des véhicules et des aires de travail, ainsi que de l'éclairage de sûreté et de sécurité. Peu de nouveaux équipements d'éclairage seront nécessaires pour le projet.
- **Bruit:** généré par les mouvements ferroviaires, les véhicules et les compresseurs.
- **Déchets solides:** provenant des emballages, des déchets alimentaires, des rebuts de bois et du papier de bureau. Ils seront gérés à l'aide des installations existantes.
- **Déchets dangereux:** provenant des huiles et solvants usés, des matériaux de nettoyage usagés, ainsi que des machines, équipements et véhicules. Ils seront gérés au moyen d'installations existantes situées hors site.

6.2 Estimation des émissions de GES

6.2.1 Aperçu

Le projet générera des émissions de gaz à effet de serre (GES) principalement à partir de sources liées à la combustion associées aux activités du procédé. Le principal GES émis sera le dioxyde de carbone (CO₂), provenant notamment du torchage, de la production d'électricité et des systèmes de compression du gaz.

Les émissions directes totales de CO₂ du projet sont estimées à environ 789,3 kilotonnes par année (kt CO₂/an). Une revue de l'estimation des émissions au niveau pré-FEED a été réalisée par Enerflex en mars 2024 et constitue la base du présent résumé.

6.3 Accidents et défaillances

L'étude d'impact décrira les accidents et les défaillances susceptibles de survenir dans le cadre du projet, y compris les scénarios crédibles les plus défavorables. Elle présentera également les effets potentiels de tels événements sur l'environnement ainsi que sur les conditions sanitaires, sociales et économiques, de même que les mesures proposées pour prévenir ces incidents, en atténuer les conséquences et y répondre de manière appropriée.

7 Références

- AECOM. 2014. Prince Rupert LNG: Proposed Liquefied Natural Gas Facility – Wildlife Technical Study Report. Burnaby, BC.
- BC Conservation Data Center (CDC). 2023. BC Species and Ecosystems Explorer. Available at: <http://a100.gov.bc.ca/pub/eswp/>. Accessed November 2023.
- Brunsdon, J. 2010. Ridley Terminals Inc., Archaeological Impact Assessment. Prepared for Ridley Terminals Inc. by Millennia Research Limited. Victoria, BC; 18 pp.
- Canadian Environmental Assessment Agency. 2012. Canadian Environmental Assessment Act. Published by the Minister of Justice. <http://laws-lois.justice.gc.ca/PDF/C-15.21.pdf>
- DFO 2016b. Mapster v3.1 Online Mapping Application. Available at: <http://pacgis01.dfompo.gc.ca/Mapster30/#/SilverMapster>. [Accessed January 2016].
- Dillon Consulting Limited. 2004. PHASE II Environmental Site Assessment, Ridley Island, Prince Rupert, BC. Prepared for Transport Canada, Ottawa. Richmond, BC; 7 pp. + app.
- Fisheries and Oceans Canada (DFO). 1985. Fisheries Act. Published by the minister of Justice. <http://laws-lois.justice.gc.ca/PDF/F-14.pdf>
- Fisheries and Ocean Canada (DFO). 2016a. The State of the Ocean Report for the Pacific North Coast Integrated Management Area. (<http://www.dfo-mpo.gc.ca/science/coe-cde/soto/Pacific-Northeng.asp>).
- Government of Canada. 2023. Canadian Climate Normals 1981-2010 Station Data: Prince Rupert R Park. Available at: https://climate.weather.gc.ca/climate_normals/index_e.html. Accessed December 2023.
- Jacques Whitford AXYS Ltd. 2008. Ridley Island Master Development Plan. Environmental Resource Assessment and Recommendations. Prepared for Prince Rupert Port Authority.
- Keystone Environmental Ltd. 2007. Environmental Assessment Document, Sulphur Forming, Handling and Storage Facility, Ridley Island, BC. Prepared for ICEC Terminals Company Ltd. Burnaby, BC.
- Natural Resources Canada. 2014. Strategic Outcomes and Program Alignment Architecture: 2013- 2014. (<http://www.nrcan.gc.ca/plans-performance-reports/249>)
- Northern Health. 2023. Prince Rupert Community Health. Available at: <https://www.northernhealth.ca/find-a-facility/health-units/prince-rupert-community-health>. Accessed December 2023.
- PRPA. 2021. 2020 Land Use Management Plan. Available at: <https://www.rupertport.com/land-use-plan/>. Accessed December 2023.
- PRPA. 2023a. Air Quality. Available at: <https://www.rupertport.com/air-quality/>. Accessed December 2023.
- PRPA. 2023b. Cargo Volumes. Available at: <https://www.rupertport.com/cargo-volumes/>. Accessed December 2023.
- PRPA. 2023c. 2022 Annual Report. Available at: <https://2022.rupertport.com/>. Accessed December 2023.
- PRPA, 2020. Ridley Islands Logistics Platform: Project Description. Prince Rupert Port Authority: SNC Lavalin.
- SNC-Lavalin Inc. 2015. Draft Limited Phase 1 Environmental Site Assessment for the Southern Portion of Ridley Terminal Inc. Coal and Petroleum Coke Storage / Transfer Facility, Ridley Island, Prince Rupert, BC. Prepared for AltaGas Ltd.
- Stantec. 2011. Canpotex Potash Export Terminal and Ridley Island Road, Rail, and Utility Corridor. Wildlife Technical Data Report. Prepared for Canpotex Terminals Limited and Prince Rupert Port Authority.
- Stantec, June 23, 2014. Technical Memo: Changes to the Environment Pacific NorthWest LNG Project. Available at: http://a100.gov.bc.ca/appsdata/epic/documents/p396/d38139/1414610894920_qjLHJR0HSZvr565JLggyp6Ybdd6JMWwWMBMx0Q0P5JJF2J6WG25k!-351597226!1414607975568.pdf
- Stantec, 2014a. PNW LNG - Appendix M – Technical Data Report – Marine Resources. Stantec Consulting Ltd. February 17, 2014.
- Stantec. 2014b. Pacific NorthWest LNG. Technical Data Report – Terrestrial Wildlife and Marine Birds. Prepared for Pacific NorthWest LNG Limited Partnership.
- Stantec and West (Western EcoSystems Technology, ULC). 2023. 2022 Ridley Island Bat Acoustic Monitoring Program. Prepared for the Prince Rupert Port Authority. 41 pp + Appendix.
- Statistics Canada. 2023. Census Profile. 2021 Census of Population. Statistics Canada Catalogue no. 98-316-X2021001. Ottawa. Released November 15, 2023. Available at: <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=E>. Accessed December 2023.
- Sulphur Corporation of Canada Ltd. 1999. Sulphur Export Terminal, At Ridley Terminals, Ridley Island, Prince Rupert, Environmental Appraisal Document. Calgary, AB; 30 pp + app.



- Trigon. 2025 Wildlife Habitat Survey and Bat Emergence Survey. Stantec. January 9, 2025.
- Vopak Development Canada Inc. 2018. Vopak Pacific Canada Project Description. https://projects.eao.gov.bc.ca/api/document/5b61e5df9daa2a002491f1a7/fetch/Vopak_Pacific_Canada_%20Project_Description_dated_July_5_2018.pdf
- Vopak (Vopak Development Canada Ltd.). 2020a. Draft Environmental Effects Evaluation/Application for an Environmental Assessment Certificate, Part B, Section 5.4 Marine Resources. Available at: [11_Vopak_B_5.4_Marine_Resources_202011_Redacted.pdf](https://projects.eao.gov.bc.ca/api/public/document/5fa9bc7e85f50000212f1f8f/download/39_Vopak_Appendix_5.4-A_Marine_TDR.pdf) (gov.bc.ca). Accessed December 2023.
- Vopak. 2020b. Section 5: Appendix 5.4-A: Technical Data Report for Marine Resources VC: Marine Habitats and Marine Fish and Invertebrates Subcomponents. Available at: https://projects.eao.gov.bc.ca/api/public/document/5fa9bc7e85f50000212f1f8f/download/39_Vopak_Appendix_5.4-A_Marine_TDR.pdf. Accessed November 2023.
- Vopak Pacific Canada. 2020c. Draft Environmental Effects Evaluation/Application for an Environmental Assessment Certificate. Part B, Section 5.6.1: Wildlife and Wildlife Habitat. 138pp.
- WorleyParsons. 2012. Draft Project Description. Tankage Change of Use – Bulk Liquids Project. Prepared for Ridley Terminals Inc.