

AND WHEREAS the Board held a public hearing in respect of the Reconsideration pursuant to Hearing Order MH-052-2018;

AND WHEREAS, as directed by Order in Council P.C. 2018-1177, the Board conducted an environmental assessment of Project-related marine shipping pursuant to the CEA Act and considered the evidence relating to potential impacts of Project-related marine shipping on Indigenous peoples;

AND WHEREAS the Board's recommendations and decisions on the application for the Project and the Reconsideration, and reasons, are set out in the MH-052-2018 National Energy Board Reconsideration Report (Reconsideration Report);

AND WHEREAS the Board submitted its Reconsideration Report to the Minister recommending changes to the conditions for the Project; that a Certificate be issued and two existing Certificates be amended for the Project pursuant to subsections 53(5) and 21(2) of the NEB Act;

AND WHEREAS the Governor in Council, by Order in Council No. P.C. 2019-XXXX dated the XX Month 2019, has approved AO-003-OC-2 issued on December 1, 2016 and approved the issuance of this Amending Order to CPCN OC-2;

IT IS ORDERED that pursuant to subsection 21(2) of the NEB Act, CPCN OC-2 is hereby varied to approve the Line 1 Work and the Amendments to the Line 1 Work, subject to the conditions marked as applicable in the "OC2" column set out in Appendix 3 of the MH-052-2018 National Energy Board Reconsideration Report, and with the applicable conditions as amended by the Governor in Council, by Order in Council No. P.C. 2019-XXXX.

Issued at Calgary, Alberta on XX Month 2019.

NATIONAL ENERGY BOARD

Sheri Young
Secretary of the Board

EXPLANATORY NOTE

Proposal and objectives

On December 16, 2013, Trans Mountain Pipeline ULC (Trans Mountain), a wholly owned subsidiary of Kinder Morgan Canada, applied to the National Energy Board (NEB or the Board) under sections 52 and 58 of the

ATTENDU QUE l'Office a tenu une audience publique de réexamen conformément à l'ordonnance d'audience MH-052-2018;

ATTENDU QUE, sur instruction de la gouverneure en conseil, donnée au moyen du décret C.P. 2018-1177, l'Office a effectué une évaluation environnementale du transport maritime connexe au projet, conformément aux dispositions de la LCEE (2012), et a étudié la preuve relative aux effets éventuels du transport maritime connexe au projet sur les peuples autochtones;

ATTENDU QUE les recommandations et les décisions de l'Office concernant la demande, et les motifs s'y rapportant, sont énoncés dans le rapport de réexamen MH-052-2018 (le « rapport de réexamen »);

ATTENDU QUE dans le rapport de réexamen déposé devant le Ministre, l'Office recommande la modification de certaines conditions visant le projet, la délivrance d'un nouveau certificat ainsi que la modification de deux certificats relativement au projet, conformément aux paragraphes 53(5) et 21(2) de la *Loi*;

ATTENDU QUE la gouverneure en conseil, au moyen du décret C.P. 2019-XXXX daté du XX mois 2019, a agréé la délivrance de l'ordonnance modificatrice AO-003-OC-2 délivrée le 1 décembre 2016 et agréé la délivrance de la présente ordonnance modificatrice visant le certificat OC-2;

IL EST ORDONNÉ QUE le certificat soit modifié, en vertu du paragraphe 21(2) de la *Loi*, de manière à autoriser les travaux relatifs à la canalisation 1 et la modification des travaux relatifs à la canalisation 1, sous réserve des conditions applicables de la colonne « OC2 » de l'annexe 3 du rapport de réexamen MH-052-2018 de l'Office, ainsi que les conditions applicables remplacées par la gouverneure en conseil au moyen du décret C.P. 2019-XXX .

Rendue à Calgary, en Alberta, le XX mois 2019.

OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE

La secrétaire de l'Office,
Sheri Young

NOTE EXPLICATIVE

Proposition et objectifs

Le 16 décembre 2013, Trans Mountain Pipeline ULC (Trans Mountain), filiale en propriété exclusive de Kinder Morgan Canada, a déposé à l'Office national de l'énergie (ONE ou l'Office), en vertu des articles 52 et 58 de la *Loi*

National Energy Board Act (NEB Act), requesting that Certificate of Public Convenience and Necessity (Certificate) OC-001-064 be issued by the NEB for the construction and operation of the Trans Mountain Expansion Project (the Project).

The Project consists of twinning its existing 1 147 kilometre (km) Trans Mountain pipeline system between Edmonton, Alberta (Alta.), and Burnaby, British Columbia (B.C.), and expanding its Westridge Marine Terminal (WMT) in Burrard Inlet. The Project would include approximately 987 km of new, buried pipeline and would increase the capacity of the pipeline system from 47 690 cubic metres per day (m³/d) or 300 000 barrels per day (bbl/d) to 141 500 m³/d (890 000 bbl/d).

The Project was initially approved by the Governor in Council (GIC) on November 29, 2016, with the issuance of Order in Council P.C. 2016-1069, which accepted the Board's recommendation that the Project would be required by the present and future public convenience and necessity under the NEB Act and would not likely cause significant adverse environmental effects under the *Canadian Environmental Assessment Act, 2012* (CEAA, 2012), if the terms and conditions set out in the Board's report of May 19, 2016, entitled *Trans Mountain Expansion Project OH-001-2014* ("Initial Report"), were complied with.

On August 30, 2018, the Federal Court of Appeal (FCA or the Court) quashed Order in Council P.C. 2016-1069 in its decision in *Tsleil-Waututh Nation v. Canada (Attorney General)*, 2018 FCA 153 ("*Tsleil-Waututh Nation*") and remitted the matter to the GIC for prompt redetermination. The Court also ruled that the Government must redo Phase III Crown consultations.

On September 20, 2018, pursuant to section 53 of the NEB Act and section 30 of the CEAA, 2012, the GIC referred the Board recommendations as set out in its Initial Report, in respect of the proposed construction and operation of the Project, back to the Board for reconsideration.

On February 22, 2019, following its reconsideration hearing into Project-related marine shipping, the Board issued its report entitled *National Energy Board Reconsideration Report - Trans Mountain Pipeline ULC. - MH-052-2018* ("Reconsideration Report"), which determined that the Project is in the Canadian public interest and recommended the issuance of a Certificate of Public Convenience and Necessity, subject to 156 conditions imposed on the proponent, as set out in Appendix 3 of the Reconsideration Report. The Board also issued 16 additional recommendations to the Government of Canada.

sur l'*Office national de l'énergie* (Loi sur l'Office), une demande de délivrance, par l'Office, du certificat d'utilité publique OC-001-064 (le certificat) en vue de la construction et de l'exploitation du projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain (le projet).

Le projet comprend, d'une part, le doublement du réseau pipelinier actuel de Trans Mountain, qui s'étend sur 1 147 kilomètres (km) entre Edmonton, en Alberta (Alb.), et Burnaby, en Colombie-Britannique (C.-B.), et d'autre part, l'agrandissement de son terminal maritime Westridge (TMW) de la baie Burrard. Le projet comprendrait un nouveau pipeline souterrain de quelque 987 km, ce qui ferait passer la capacité du réseau de 47 690 mètres cubes par jour (m³/j) ou 300 000 barils par jour (b/j) à 141 500 m³/j ou 890 000 b/j.

Le projet a initialement été approuvé par le gouverneur en conseil (GC), le 29 novembre 2016, par la prise du décret C.P. 2016-1069, acceptant ainsi la recommandation de l'Office que le projet présenterait, aux termes de la Loi sur l'Office, un caractère d'utilité publique, tant pour le présent que pour le futur, et que le projet ne serait pas susceptible d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants, en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (2012) [LCEE (2012)], si les conditions mentionnées dans le rapport de l'Office du 19 mai 2016, intitulé *Projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain OH-001-2014* (« rapport initial »), étaient respectées.

Le 30 août 2018, la Cour d'appel fédérale (CAF ou la Cour) a annulé le décret C.P. 2016-1069 par sa décision dans l'affaire *Tsleil-Waututh Nation c. Canada (Procureur général)*, 2018 CAF 153 (« *Tsleil-Waututh Nation* ») et a renvoyé l'affaire au GC pour qu'il prenne rapidement une nouvelle décision. La Cour a également estimé que le gouvernement devait reprendre la phase III des consultations de la Couronne.

Le 20 septembre 2018, conformément à l'article 53 de la Loi sur l'Office et à l'article 30 de la LCEE (2012), le GC a renvoyé à l'Office, pour réexamen, les recommandations et les conditions contenues dans son rapport initial sur la construction et l'exploitation prévues du projet.

Le 22 février 2019, à l'issue de l'audience de réexamen quant au transport maritime associé au projet, l'Office a publié son rapport intitulé *Office national de l'énergie - Rapport de réexamen - Trans Mountain Pipeline ULC. - MH-052-2018* (« rapport de réexamen »), qui a déterminé que le projet était dans l'intérêt public canadien et a recommandé la délivrance d'un certificat d'utilité publique, sous réserve de 156 conditions imposées au promoteur, telles qu'elles sont définies à l'annexe 3 du rapport de réexamen. L'Office a également fait 16 recommandations supplémentaires au gouvernement du Canada.

Canada reinitiated Phase III consultations with Indigenous groups in October 2018. To respond to what was heard from Indigenous groups, the Government was prepared to implement accommodation measures and introduce amendments to the NEB's 156 proposed conditions (Amended Conditions). The Crown Consultations and Accommodation Report was provided to Ministers prior to the GIC decision and was made public.

In addition to approval of the issuance of a Certificate of Public Convenience and Necessity, the NEB is seeking approval for the issuance of two Amending Orders to Trans Mountain Pipeline ULC pursuant to subsection 21(2) of the NEB Act to two existing pipeline certificates (from 1960 and 2006 respectively) held by Trans Mountain Pipeline ULC, and re-approval of the Amending Orders that were issued by the NEB in 2016, in order to approve work that is required on the existing Trans Mountain pipeline as part of the expansion Project, specifically

- Reapproval of Amending Order AO-003-OC-2 for
 - Authorization to decommission
 - one existing tank at the Edmonton Terminal West Tank Area; and
 - one existing tank at the Burnaby Terminal.
 - Authorization to reactivate
 - a 150 km nominal pipe size (NPS) 24 pipeline segment from Hinton to Hargreaves;
 - a 43 km NPS 24 pipeline segment from Darfield to Black Pines; and
 - Niton Pump Station.
 - Removal from Certificate OC-2 (transfer from Line 1 and put into service on Line 2)
 - a 43 km NPS 30 pipeline segment from Darfield to Black Pines.
- Approval to issue Amending Order AO-005-OC-2 subjecting the Certificate to the Amended Conditions;
- Reapproval of Amending Order AO-002-OC-49 for the removal from Certificate OC-49 (transfer from Line 1 and put into service on Line 2) of a 150 km NPS 36-inch pipeline segment from Hinton to Hargreaves, and the deactivation of the Wolf Pump Station; and
- Approval to issue Amending Order AO-004-OC-49 subjecting the Certificate to the Amended Conditions.

Le Canada a repris la phase III des consultations avec les groupes autochtones en octobre 2018. Pour répondre aux commentaires des groupes autochtones, le gouvernement était préparé à prendre des mesures d'accommodement et à apporter des modifications aux 156 conditions proposées par l'ONE (conditions modifiées). Le Rapport de consultations et d'accommodement de la couronne a été transmis aux ministres avant la décision du GC et rendu public.

Outre l'approbation de la délivrance d'un certificat d'utilité publique, l'ONE sollicite l'approbation de la délivrance à Trans Mountain Pipeline ULC de deux ordonnances modificatrices en vertu du paragraphe 21(2) de la Loi sur l'Office pour deux certificats relatifs à des pipelines existants (délivrés respectivement en 1960 et 2006) détenus par Trans Mountain Pipeline ULC, et la réapprobation d'ordonnances modificatrices délivrées par l'ONE en 2016, afin d'approuver les travaux nécessaires à effectuer sur le pipeline existant de Trans Mountain dans le cadre du projet d'agrandissement, en particulier :

- la réapprobation de l'ordonnance modificatrice AO-003-OC-2 pour :
 - L'autorisation de mettre hors service :
 - un réservoir existant à la zone de réservoirs du terminal Edmonton Ouest;
 - un réservoir existant au terminal de Burnaby.
 - L'autorisation de remettre en service :
 - le tronçon de pipeline de 150 km, de Hinton à Hargreaves, ayant un diamètre nominal de 24 po;
 - le tronçon de pipeline de 43 km, de Darfield à Black Pines, ayant un diamètre nominal de 24 po;
 - la station de pompage de Niton.
 - Le retrait du certificat OC-2 (transfert à partir de la canalisation 1 et mise en service pour la canalisation 2) :
 - du tronçon de pipeline de 43 km, de Darfield à Black Pines, de 30 po.
- l'approbation de délivrer l'ordonnance modificatrice AO-005-OC-2 assujettissant le certificat aux conditions modifiées;
- la réapprobation de l'ordonnance modificatrice AO-002-OC-49 pour le retrait du certificat OC-49 (le transfert à partir de la canalisation 1 et la mise en service de la canalisation 2) d'un tronçon de pipeline de 150 km ayant un diamètre nominal de 36 po, de Hinton à Hargreaves, et la désaffectation de la station de pompage de Wolf;
- l'approbation de délivrer l'ordonnance modificatrice AO-004-OC-49 qui soumet le certificat aux conditions modifiées.

Background

Trans Mountain Expansion Project background

Trans Mountain submitted its application to the Board for a Project certificate on December 16, 2013. The purpose of the Project is to increase the capacity of the pipeline system from 300 000 barrels per day (bbl/d) to 890 000 bbl/d, by twinning the existing Trans Mountain pipeline that currently transports oil from Edmonton to Burnaby. The Project would provide large-scale access to world markets, including growing markets in the Pacific basin and Asia and create shipping options for Canadian oil producers to multiple markets. The proponent submitted that the largest contribution of the Project to tax revenues and investment is expected to come from higher prices that oil producers will receive based on access to overseas markets.

The pipeline would follow an existing right-of-way for 89% of its 1 147 km length. The Project would also expand the Westridge Marine Terminal (WMT) by adding two berths to allow the terminal to increase the number of tankers it receives from about five per month to about one per day. Project-related increase in marine traffic within Burrard Inlet would represent approximately 16.4% of total marine traffic volume, compared to the current 3.0%. Trans Mountain also said that within the Strait of Juan de Fuca, Project-related tanker traffic would increase to about 6.6% of total marine traffic volume as compared to the current 1.1%.

NEB initial review process (2014–2016)

In April 2014, the Board issued Hearing Order OH-001-2014, setting out the process for the public review of the Project. The Board received and considered a total of 2 118 applications to participate in the OH-001-2014 hearing for the Project. The Board granted standing to participate to 1 650 applicants. Out of these 1 650 hearing participants, 400 participated as intervenors and the remaining as commenters. Hearing participants were from various groups, including federal and provincial governments, business, Indigenous peoples, landowners, individuals and non-governmental organizations. A total of \$3,085,370 in participant funding was allocated to 72 intervenors.

On May 19, 2016, the Board found that the Project was in the public interest and recommended that a Certificate be issued under section 52 of the NEB Act for the construction and operation of the Project. The Certificate was subject to 157 terms and conditions that the Board considered necessary or desirable in the public interest. Pursuant to section 29 of the CEAA, 2012, the Report also stated that the Board is of the view that with the implementation of Trans Mountain's environmental protection procedures,

Contexte

Résumé du projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain

Trans Mountain a soumis à l'Office sa demande de certificat pour le projet le 16 décembre 2013. Le projet a pour objectif de faire passer la capacité du réseau pipelinier de 300 000 b/j à 890 000 b/j, en jumelant le réseau actuel de Trans Mountain qui transporte le pétrole d'Edmonton à Burnaby. Le projet fournirait un accès à grande échelle aux marchés mondiaux, y compris aux marchés en croissance du bassin du Pacifique et de l'Asie, et créerait, pour les producteurs de pétrole canadiens, des options de transport vers de multiples marchés. Le promoteur a fait valoir que la contribution la plus importante du projet aux recettes fiscales et aux investissements devrait provenir des prix plus élevés que les producteurs de pétrole recevront en fonction de leur accès aux marchés étrangers.

Le pipeline suivrait une emprise existante sur 89 % de sa longueur de 1 147 km. De plus, le projet agrandirait le terminal maritime Westridge (TMW) en ajoutant deux quais afin de hausser le nombre de pétroliers que reçoit le terminal de cinq par mois à environ un par jour. L'augmentation du trafic de pétroliers lié au projet à la baie Burrard représenterait approximativement 16,4 % du volume total du trafic maritime, comparativement au 3 % actuel. Trans Mountain a aussi indiqué que dans le détroit de Juan de Fuca, le trafic de pétroliers lié au projet augmenterait d'environ 6,6 % du volume total du trafic maritime, comparativement à 1,1 % actuellement.

Processus d'examen initial de l'ONE (2014-2016)

En avril 2014, l'Office a délivré l'ordonnance d'audience OH-001-2014 établissant le processus d'examen public du projet. L'Office a reçu et examiné en tout 2 118 demandes de participation à l'audience OH-001-2014 sur le projet. L'Office a accordé le droit de participer à 1 650 personnes ayant présenté une demande. Sur ces 1 650 participants à l'audience, 400 y ont pris part à titre d'intervenants, et les autres, à titre de commentateurs. Les participants aux audiences provenaient de divers groupes ou secteurs, dont les gouvernements fédéral et provinciaux, le milieu des affaires, les Autochtones, les propriétaires fonciers, les particuliers et les organisations non gouvernementales. En tout, une somme de 3 085 370 \$ a été allouée à 72 intervenants.

Le 19 mai 2016, l'Office a conclu que le projet était dans l'intérêt public et a recommandé qu'un certificat soit délivré en vertu de l'article 52 de la Loi sur l'Office pour la construction et l'exploitation du projet. Le certificat serait assujéti à 157 conditions jugées souhaitables ou nécessaires par l'Office dans l'intérêt public. Conformément à l'article 29 de la LCEE (2012), avec la mise en œuvre des mesures de protection environnementale par Trans Mountain et le respect des conditions qu'il a

and full compliance with the Board's recommended terms and conditions, the Project is not likely to cause significant adverse environmental effects.

On November 29, 2016, following seven months of consultations, which included a four-month extension of the legislated timeline to allow for deeper Indigenous consultations and public engagement on the Project, the Governor in Council issued Order in Council P.C. 2016-1069, accepting the Board's recommendation that the Project will be required by the present and future public convenience and necessity under the NEB Act and will not likely cause significant adverse environmental effects under the CEAA, 2012.

Interim strategy and measures for project reviews

In January 2016, the Government announced an interim strategy to guide its decisions on major projects pending the outcome of the ongoing reviews of Canada's environmental assessment and regulatory processes. Under this approach, the Government articulated a commitment to enhanced Indigenous and public consultations as well as an assessment of upstream greenhouse gas (GHG) emissions to inform its decision on projects. To support these activities, the Governor in Council extended its timelines by four months to enable robust engagement. These principles continue to guide the Government's decisions on major project reviews, including the reconsideration of the Project. A significant body of evidence was established through the initial review of the Project by the NEB, public engagement and Indigenous consultations. Reconsideration of the Project has been done with the view of considering all factors and evidence available since the proponent filed its application in 2013, including information emerging from the reinitiated Phase III consultation process.

Under the January 2016 interim approach for major projects review, five principles were used to guide the Government's decision: (i) no project proponent will be asked to return to the starting line; (ii) decisions will be based on science, traditional knowledge of Indigenous peoples and other relevant evidence; (iii) the views of the public and affected communities will be sought and considered; (iv) Indigenous peoples will be meaningfully consulted, and where appropriate, impacts on their rights and interests will be accommodated; and (v) direct and upstream greenhouse gas emissions linked to the projects under review will be assessed.

At the direction of the Governor in Council, on December 1, 2016, the Board issued Certificate of Public Convenience and Necessity OC-064 to Trans Mountain Pipeline ULC in respect of the proposed construction and

recommandées dans son rapport, l'Office a estimé que le projet ne serait pas susceptible d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants.

Le 29 novembre 2016, après sept mois de consultations, incluant une prorogation de quatre mois du délai prescrit par la loi pour permettre des consultations plus approfondies avec les peuples autochtones, et l'engagement du public sur le projet, le GC a pris le décret C.P. 2016-1069, acceptant ainsi la recommandation de l'Office selon laquelle le projet présenterait un caractère d'utilité publique, tant pour le présent que pour le futur, en vertu de la Loi sur l'Office et ne serait probablement pas susceptible de causer des effets environnementaux négatifs importants en vertu de la LCEE (2012).

Stratégie provisoire et mesures relatives aux examens de projets

En janvier 2016, le gouvernement a annoncé une stratégie provisoire visant à orienter ses décisions sur les grands projets, en attendant les résultats des examens en cours des processus réglementaires et d'évaluations environnementales du Canada. Dans ce cadre, le gouvernement s'est engagé à mener des consultations plus poussées auprès des Autochtones et du public, ainsi qu'à évaluer les émissions de gaz à effets de serre (GES) en amont associées au projet afin d'aider sa prise de décision sur les projets. Pour soutenir ces activités, le GC a prorogé de quatre mois le délai prescrit pour permettre une solide consultation. Ces principes continuent à inspirer les décisions du gouvernement sur les examens de grands projets, y compris le réexamen du projet. Un important corps de preuve a été établi grâce à l'examen initial du projet par l'ONE, de la participation du public et des consultations autochtones. Le réexamen du projet visait à tenir compte de tous les facteurs et de tous les faits survenus depuis le dépôt de la demande du promoteur en 2013, notamment les renseignements recueillis lors de la reprise de la phase III des consultations.

L'approche provisoire de janvier 2016 pour l'examen de grands projets prévoit que la décision du gouvernement serait inspirée par cinq principes : (i) aucun promoteur n'aura à retourner au point de départ; (ii) les décisions se fonderont sur les données scientifiques, les connaissances autochtones traditionnelles et d'autres données pertinentes; (iii) on s'enquerra des points de vue du public et des collectivités concernées pour les prendre en compte; (iv) les peuples autochtones seront consultés sérieusement et, s'il y a lieu, on fera en sorte de tenir compte des répercussions sur leurs droits et intérêts; (v) les émissions de GES directes et en amont attribuables à ces projets seront évaluées.

Le 1^{er} décembre 2016, sur l'ordre du GC, l'Office a délivré le certificat d'utilité publique OC-064 à Trans Mountain Pipeline ULC pour la construction et l'exploitation du projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain, sous

operation of the Trans Mountain Expansion Project, subject to terms and 157 conditions set out in Appendix 3 of the Board Report of May 19, 2016, entitled *Trans Mountain Expansion Project OH-001-2014*, and issued to Trans Mountain Pipeline ULC Amending Orders AO-002-OC-49 and AO-003-OC-2.

Condition compliance, detailed route and non-route certificate variances

Beginning in December 2016 and until the Project certificate was quashed, on August 30, 2018, the Board reviewed and approved compliance with many of the 157 certificate conditions, 96 of which were related to pre-construction activities. The Board also held seven detailed route hearings and considered two non-route certificate variance applications (related to Project facilities such as storage tanks) for the Project, and recommended that all nine variances be issued. The seven route variances were intended to minimize interactions with private residences, water wells, critical habitat, a light rail expansion, City of Coquitlam municipal utilities, and a BC Hydro right-of-way that was no longer a viable route for the pipeline to follow. The two non-route variances were made to the Certificates for the existing Line 1 pipeline, and the previous Anchor Loop expansion. For Line 1, a pump station that was previously going to be reactivated was amended to remain deactivated, and a storage tank in Edmonton that was previously going to be replaced was instead amended to remain in operational service. For the Anchor Loop segment, a pump station that was previously going to be deactivated was amended to remain in operational service.

The Governor in Council accepted the Board's recommendations and issued Orders in Council P.C. 2018-0859, P.C. 2018-0549, P.C. 2018-0356, P.C. 2018-0355, P.C. 2018-0354, P.C. 2018-0353, P.C. 2018-0352, and P.C. 2018-0058, authorizing the NEB to issue Amending Orders AO-004-OC-2, AO-003-OC-49, AO-001-OC-064, AO-002-OC-064, AO-003-OC-064, AO-004-OC-064, AO-005-OC-064, AO-006-OC-064, and AO-007-OC-064.

Federal government project purchase

On May 29, 2018, the Government of Canada announced that it had reached an agreement with Kinder Morgan to purchase the company's Trans Mountain Expansion Project and related pipeline and terminal assets. On August 31, 2018, this purchase was completed, net of adjustments, for approximately \$4.4 billion. The Governor in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, issued a series of Orders in Council on May 31, 2018, and June 1, 2018, authorizing the acquisition: P.C. 2018-0635, P.C. 2018-0670, P.C. 2018-0672, P.C. 2018-0675, and P.C. 2018-0677. The Project is owned by Trans Mountain Corporation, a wholly owned subsidiary of the Canada

réserve des 157 conditions énoncées à l'annexe 3 du rapport de l'Office du 19 mai 2016 intitulé *Projet d'agrandissement de Trans Mountain OH-001-2014*; l'Office a également délivré les ordonnances modificatrices AO-002-OC-49 et AO-003-OC-2 à Trans Mountain Pipeline ULC.

Respect des conditions, tracé détaillé et modifications de certificats non liés au tracé

De décembre 2016 jusqu'à l'annulation du certificat du projet, le 30 août 2018, l'Office a examiné et approuvé le respect de plusieurs des 157 conditions du certificat; 96 étaient associées à des activités de préconstruction. L'Office a également tenu sept audiences sur le tracé détaillé et examiné deux demandes de modification de certificats non liés au tracé du projet (relatifs aux installations du projet, comme des réservoirs d'entreposage) et a recommandé l'approbation des neuf demandes de modifications. Les sept modifications de tracé visaient à atténuer les proximités avec des résidences privées, des puits d'eau, des habitats essentiels, l'agrandissement d'un système léger sur rail, les services publics municipaux de la ville de Coquitlam et une emprise de BC Hydro n'étant plus un itinéraire viable pour le pipeline. Les deux modifications non liées au tracé ont été apportées aux certificats relatifs à la canalisation 1 existante et à l'agrandissement du doublement d'ancrage précédent. Pour la canalisation 1, la décision précédente de remettre en service une station de pompage a été modifiée pour la garder hors service et celle du remplacement d'un réservoir d'entreposage à Edmonton a été modifiée pour qu'il demeure en service. Pour le segment de doublement d'ancrage, la décision de mettre hors service une station de pompage a été modifiée pour qu'elle demeure en service.

Le GC a accepté les recommandations de l'Office et a pris les décrets C.P. 2018-0859, C.P. 2018-0549, C.P. 2018-0356, C.P. 2018-0355, C.P. 2018-0354, C.P. 2018-0353, C.P. 2018-0352 et C.P. 2018-0058, autorisant l'ONE à délivrer les ordonnances modificatrices AO-004-OC-2, AO-003-OC-49, AO-001-OC-064, AO-002-OC-064, AO-003-OC-064, AO-004-OC-064, AO-005-OC-064, AO-006-OC-064 et AO-007-OC-064.

Achat du projet par le gouvernement fédéral

Le 29 mai 2018, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il avait conclu une entente avec Kinder Morgan pour acheter son projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain ainsi que les actifs de terminaux et de pipelines connexes. Le 31 août 2018, cet achat a été conclu, déduction faite des ajustements, pour environ 4,4 milliards de dollars. Le GC, sur la recommandation du ministre des Finances, a pris une série de décrets le 31 mai 2018 et le 1^{er} juin 2018, autorisant l'acquisition dont : C.P. 2018-0635, C.P. 2018-0670, C.P. 2018-0672, C.P. 2018-0675 et C.P. 2018-0677. Ce projet appartient à Trans Mountain Corporation, filiale en propriété exclusive de la Corporation de

Development Investment Corporation (CDEV). It is not the intention of the Government of Canada to be a long-term owner of the project. At the appropriate time, Canada will work with investors to transfer the project and related assets to a new owner or owners, in a way that ensures the project's construction and operation will proceed in a manner that protects the public interest.

Federal Court of Appeal decision

On August 30, 2018, the Federal Court of Appeal quashed Order in Council P.C. 2016-1069 in its decision in *Tsleil-Waututh Nation* and remitted the matter of Project approval to the GIC for prompt redetermination.

The Court decision noted that “Given the Board’s approach to the assessment and its findings, the Board’s report was adequate for the purpose of informing the Governor in Council about the effects of Project-related marine shipping on the Southern Resident Killer Whales and their use by Indigenous groups.” However, the Court ruled that the Board’s decision to exclude Project-related shipping from its environmental assessment under the CEAA, 2012 was not adequately justified. The Court concluded, among other things, that the Board ought to reconsider on a principled basis whether Project-related marine shipping is incidental to the scope of the Project, the application of section 79 of the *Species at Risk Act* (SARA), to Project-related shipping, the Board’s environmental assessment of the Project in light of the Project’s scope, the Board’s recommendation under subsection 29(1) of the CEAA, 2012 and any other matter the Governor in Council should consider appropriate. In addition, the Court ruled that Canada must redo its Phase III Indigenous consultation on the Project. The Court concluded, among other things, that although Canada acted in good faith and that the consultation framework was appropriate, the 2016 consultations did not adequately take into account the concerns of Indigenous groups or explore possible accommodation of those concerns.

GIC reconsideration direction to the NEB

On September 20, 2018, the Governor in Council issued Order in Council P.C. 2018-1177, which referred back to the Board for reconsideration the recommendations and all terms or conditions set out in its May 19, 2016 Initial Report of May 19, 2016, which recommended the initial approval of the Project, that are relevant to addressing the issues specified by the FCA in paragraph 770 of the *Tsleil-Waututh Nation* decision, including Conditions 91, 131 to 134, 144 and 151.

The Order directed that the Board conduct the reconsideration, taking into account the environmental effects of

développement des investissements du Canada (CDIC). Le gouvernement du Canada n’a pas l’intention d’être le propriétaire à long terme du projet. Au moment opportun, le Canada travaillera avec des investisseurs afin de transférer le projet et ses actifs connexes à un nouveau propriétaire, ou à de nouveaux propriétaires, pour que la construction et l’exploitation du projet se déroulent d’une manière qui protège l’intérêt public.

Décision de la Cour d’appel fédérale

Le 30 août 2018, la Cour d’appel fédérale a annulé le décret en conseil C.P. 2016-1069 par sa décision dans l’affaire de la *Tsleil-Waututh Nation* et renvoyé l’approbation du projet au GC pour une nouvelle décision dans les meilleurs délais.

Dans sa décision, la Cour indiquait ce qui suit : « Étant donné la méthode que l’Office a retenue pour faire son évaluation et ses conclusions, le rapport de l’Office était suffisant pour informer le gouverneur en conseil des effets du transport maritime lié au projet sur les épaulards résidents du Sud et l’utilisation de cette ressource par des groupes autochtones ». La Cour a toutefois jugé que la décision de l’Office d’exclure le trafic lié au projet de son évaluation environnementale en vertu de la LCEE (2012) n’était pas suffisamment justifiée. La Cour a notamment conclu que l’Office devrait réexaminer, sur la base de principes, si le transport maritime lié au projet est accessible à la portée du projet, à l’application de l’article 79 de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP) au projet, à l’expédition connexe, à l’évaluation environnementale du projet par l’Office eu égard à la portée du projet, à la recommandation de l’Office en vertu du paragraphe 29(1) de la LCEE (2012) et à toute autre question que le GC devrait juger pertinente. En outre, la Cour a décidé que le Canada devait refaire la phase III de sa consultation auprès des autochtones sur le projet. La Cour a conclu, entre autres, que même si le Canada avait agi de bonne foi et que le cadre de consultation était adéquat, les consultations de 2016 ne prenaient pas adéquatement en compte les préoccupations des groupes autochtones ni ne recherchaient les accommodements possibles pour ces préoccupations.

Directives de réexamen du GC à l’ONE

Le 20 septembre 2018, le GC a pris le décret C.P. 2018-1177 qui renvoie à l’Office, pour réexamen, les recommandations et toutes modalités et conditions contenues dans son rapport initial du 19 mai 2016 (recommandant l’approbation initiale du projet) et qui sont pertinentes pour résoudre les questions soulevées par la Cour d’appel fédérale au paragraphe 770 de sa décision dans l’affaire *Tsleil-Waututh Nation*, notamment les conditions 91, 131 à 134, 144 et 151.

Le décret a ordonné à l’Office de tenir compte, lors de son réexamen, des effets environnementaux du transport

Project-related marine shipping in view of the requirements of the CEAA, 2012, and the adverse effects of Project-related maritime shipping on species at risk, including the Northeast Pacific southern resident killer whale population, and their critical habitat, in view of any requirements of section 79 of SARA that may apply to the Project; and submit a report on its reconsideration to the Minister of Natural Resources no later than 155 calendar days from the issuance of the Order.

Implications

Initial designated project review and scope — Marine shipping-related impacts

In its initial review (2014–2016), the Board's scope assessment of the Project under the CEAA, 2012 encompassed Edmonton to Burnaby, up to and including the WMT — the extent of the Board's regulatory oversight of the Project. Under the NEB Act, the Board determined that potential environmental and socio-economic effects of Project-related tanker traffic, including the potential effects of accidents or malfunctions that may occur, are relevant to the Board's consideration of the public interest.

While the Board did not include Project-related marine shipping activities in the designated Project under the CEAA, 2012, since it considered that these are not regulated by the Board and are outside its authority, the Board considered the potential effects of increased marine shipping activities as part of its overall public interest determination under the NEB Act. In the Board's Initial Report, there were conditions that relate to marine shipping, including, Condition 91 — Plan for implementing, monitoring and complying with marine shipping-related commitments; Condition 131 — Marine public outreach program; Condition 133 — Marine shipping-related commitments, including spill response regime, tanker tug escort; Condition 134 — Updated tanker acceptance standard; Condition 144 — Ongoing implementation of marine shipping-related commitments; and Condition 151 — Post-construction environmental monitoring reports, among others.

NEB environmental assessment

The NEB has a mandate to conduct an environmental assessment under the CEAA, 2012. The construction and operation of a new pipeline with a length of 40 km or more are designated activities regulated by the Board, as prescribed under item 46 of the Schedule to the *Regulations Designating Physical Activities* (SOR/2012-147). In 2016, the Board concluded under the CEAA, 2012, that with the implementation of Trans Mountain's environmental

maritime associé au projet, selon les exigences de la LCEE (2012) et des effets nocifs du transport maritime associé au projet sur les espèces en péril, y compris la population des épaulards résidents du Sud du Pacifique Nord-Est et sur leur habitat essentiel, selon les exigences de l'article 79 de la LEP pouvant s'appliquer au projet, et de soumettre un rapport sur ce réexamen au ministre des Ressources naturelles dans les 155 jours civils suivant la délivrance dudit décret.

Répercussions

Examen et portée initiaux du projet désigné — Répercussions du transport maritime associé au projet

Dans le cadre de son examen initial (2014-2016), la portée de l'évaluation par l'Office du projet en vertu de la LCEE (2012) comprenait la région s'étendant d'Edmonton à Burnaby, jusqu'au terminal maritime Westridge (TMW) inclusivement; ce qui correspond à l'étendue de la surveillance réglementaire en regard du projet. En vertu de la Loi sur l'Office, ce dernier a déterminé que les effets environnementaux et socioéconomiques potentiels découlant du trafic de pétroliers associé au projet, dont les effets, les accidents ou les défauts potentiels, étaient pertinents pour son examen de l'intérêt public.

Bien que l'Office n'ait pas inclus les activités de transport maritime liées au projet dans le projet désigné en vertu de la LCEE (2012), estimant qu'elles n'étaient pas réglementées par l'Office et ne relevaient pas de son autorité, l'Office a néanmoins considéré les effets potentiels de l'intensification des activités de transport maritime comme étant une composante de l'intérêt public général en vertu de la Loi sur l'Office. Le rapport initial de l'Office comporte des conditions qui ont trait au transport maritime, dont : la condition 91 — Plan pour la mise en œuvre, la surveillance et le respect des engagements liés à la navigation maritime; la condition 131 — Programme de sensibilisation du public marin; la condition 133 — Engagements liés à la marine marchande, y compris le régime d'intervention en cas de déversement, l'escorte de remorqueurs de navire-citerne; la condition 134 — Mise à jour de la norme d'acceptation de pétrolier; la condition 144 — Mise en œuvre récurrente des engagements liés à la navigation maritime; et la condition 151 — Rapports de surveillance environnementale après construction, entre autres.

Évaluation environnementale de l'ONE

En vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (2012) [LCEE (2012)], l'Office a le mandat de faire l'évaluation environnementale. La construction et l'exploitation d'un nouveau pipeline de 40 km de long ou plus sont des activités désignées qui sont régies par l'Office en vertu de l'article 46 de l'annexe du *Règlement désignant les activités concrètes* (DORS/2012-147). En 2016, en vertu de la LCEE (2012), l'Office a estimé que, grâce à la

protection procedures, and full compliance with the Board's recommended terms and conditions, the Project as designated is not likely to cause significant adverse environmental effects.

Following the FCA decision, through the reconsideration process, the Board expanded the scope of the designated project to be assessed under the CEAA, 2012 to include Project-related marine shipping between the Westridge Marine Terminal and the 12-nautical-mile territorial sea limit.

The Board conducted a full environmental assessment for the Project as designated, and for the expanded scope of the project. An assessment of Project-related marine shipping was undertaken in accordance with the requirements of the CEAA, 2012, SARA, the Order in Council (P.C. 2018-1177) and the *Tsleil-Waututh Nation* Court decision. This included a comprehensive assessment of the factors and environmental effects set out in sections 19 and 5 of the CEAA, 2012, respectively.

In the reconsideration report, the Board made its recommendations under subsection 30(4) of the CEAA, 2012. Specifically, the Board needed to confirm, or set out a different recommendation, regarding whether the designated Project is likely, or is not likely, to cause significant adverse environmental effects after taking into account the implementation of mitigation measures, including the Board's recommended conditions. The environmental assessment is included in the Board's Reconsideration Report in Chapter 10.

Under subsection 53(6) of the NEB Act, the Board must assess the benefits and burdens of the Project, including environmental impacts, in its recommendation as to whether the Project is and will be required by the present and future public convenience and necessity. After reviewing the entire record for the Project in both the 2014–2016 review process and the reconsideration process, and taking into account the expanded scope of the designated project, the Board has reached a new determination. Under the CEAA, 2012, the NEB determined that the Project would result in significant adverse environmental impacts. However, the NEB recommended that the GIC find that the impacts are justified in the circumstances. The determination of significant adverse effects was based on several factors, for which the NEB offered a range of conditions and recommendations. The Board found that Project-related marine shipping would result in significant adverse environmental impacts on the Southern Resident Killer Whale (SRKW), and on Indigenous cultural use associated with the SRKW, despite the fact that effects from Project-related marine shipping will be a small fraction of the total cumulative effects, and that the level of marine traffic is expected to increase regardless of whether the Project is approved. The NEB also

mise en œuvre des mesures de protection de l'environnement proposées par Trans Mountain et à son respect de toutes les conditions et modalités recommandées par l'Office, le Projet tel que conçu ne serait pas susceptible d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants.

À la suite de la décision de la CAF, l'Office, lors du réexamen, a élargi la portée du projet désigné à évaluer en vertu de la LCEE (2012) pour inclure le transport maritime associé au projet entre le terminal maritime Westridge et la limite territoriale des 12 milles nautiques.

L'Office a mené une évaluation environnementale complète du projet, tel qu'il était désigné ainsi qu'en fonction de sa portée étendue. Une évaluation du transport maritime associé au projet a été entreprise conformément aux exigences de la LCEE (2012), de la LEP, du décret (C.P. 2018-1177) et de la décision rendue par la Cour dans l'affaire *Tsleil-Waututh Nation*. Elle comprenait une évaluation complète des facteurs et des effets environnementaux définis respectivement dans les articles 19 et 5 de la LCEE (2012).

Dans le rapport de réexamen, l'Office a fait ses recommandations en vertu du paragraphe 30(4) de la LCEE (2012). En particulier, l'Office devait confirmer, ou faire une autre recommandation, indiquant si le projet désigné risquait ou non d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants malgré la mise en œuvre de mesures d'atténuation, dont les conditions recommandées par l'Office. L'évaluation environnementale figure au chapitre 10 du rapport de réexamen de l'Office.

En vertu du paragraphe 53(6) de la Loi sur l'Office, ce dernier doit évaluer les avantages et les inconvénients du projet, notamment les répercussions environnementales, indiquant dans ses recommandations si le projet présente un caractère d'utilité publique, tant pour le présent que pour le futur. Après l'examen complet du projet, qu'il s'agisse de l'examen de 2014-2016 ou du réexamen, et tenant compte de la portée étendue du projet désigné, l'Office a pris une nouvelle décision. En vertu de la LCEE (2012), l'ONE a déterminé que le projet entraînerait des répercussions environnementales négatives importantes. Cependant, l'ONE a recommandé que le GC considère que ces répercussions sont justifiées dans les circonstances. La détermination qu'il y aura des effets négatifs significatifs s'est basée sur plusieurs facteurs, pour lesquels l'ONE a imposé un éventail de conditions et fait des recommandations. L'Office a conclu que le transport maritime associé au projet entraînerait des répercussions environnementales négatives importantes sur la population d'épaulards résidents du Sud (ÉRS) ainsi que sur les usages culturels qu'en font les Autochtones, même si les effets résultant du transport maritime connexe au projet ne représenteraient qu'une petite fraction des effets cumulatifs totaux et même si une intensification du trafic

found that GHG emissions from Project-related marine vessels are likely to be significant, and while a credible worst-case spill from the project or Project-related vessel is not likely, if it were to occur, the environmental effects would be significant. Nevertheless, the Board recommended that the GIC find these impacts justifiable in the circumstances in light of the considerable benefits of the Project and measures to mitigate the adverse effects.

SARA determination

Pursuant to section 79 of the *Species at Risk Act* (SARA), the Board is required to notify competent ministers in writing if the Project is likely to affect a listed wildlife species, and identify the adverse effects of projects on each SARA-listed wildlife species and its critical habitat. The Board must also ensure that measures are taken to avoid or lessen those effects, and to monitor them if a project is carried out. On April 23, 2014, the Board notified the Minister of Environment and Climate Change Canada, the Minister of Fisheries, Oceans and the Canadian Coast Guard, and the Parks Canada Agency that the Project, if approved and constructed, may affect a number of species listed on Schedule 1 of SARA (SARA-listed species) and/or their habitat. This notification included the species that may be affected by the Project-related marine shipping. As part of the reconsideration process, on November 14, 2018, pursuant to subsection 79(1) of SARA, the Board notified the Minister of Environment and Climate Change and the Minister of Fisheries, Oceans and the Canadian Coast Guard that the Project, if approved and constructed, may affect additional species listed on Schedule 1 of the SARA and/or their habitat.

In the FCA decision, the Board was required under section 79(2) of SARA to identify all technically and economically feasible measures that are available to avoid or lessen the Project's adverse effects on the SRKW, so that such measures could be considered by the GIC.

In compliance with the direction of the FCA, the NEB provided, for the GIC's consideration, sixteen (16) recommendations to mitigate, avoid, or lessen the effects of Project-related marine shipping that are beyond the scope of the Board's regulatory authority and Trans Mountain's control, but within the authority of the GIC, many of them related to impacts on species at risk and their habitat. The Government has reviewed the recommendations for technical and economic feasibility and has set forth an implementation plan for all 16 recommendations.

maritime est prévisible, que le projet soit approuvé ou non. L'ONE a également établi que les émissions de GES des navires associés au projet seront probablement importantes et que, même si le pire cas plausible de déversement du projet ou d'un navire associé au projet était improbable, s'il survenait, les effets environnementaux seraient importants. Néanmoins, l'Office a recommandé que le GC considère ces effets justifiables dans les circonstances, eu égard aux avantages considérables du projet, ainsi qu'aux mesures d'atténuation des effets négatifs.

Décision relative à la LEP

En vertu de l'article 79 de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP), l'Office doit aviser par écrit les ministres concernés et leur signifier si le projet est susceptible de toucher une espèce sauvage inscrite, ainsi qu'indiquer les répercussions négatives du projet sur chaque espèce sauvage inscrite de la LEP et sur son habitat essentiel. L'Office doit également s'assurer que des mesures sont prises pour éviter ou atténuer ces effets et les surveiller, si le projet est entrepris. Le 23 avril 2014, l'Office a avisé le ministre de l'Environnement et du Changement climatique, le ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne et l'Agence Parcs Canada que le projet, s'il était approuvé et construit, pourrait toucher plusieurs espèces inscrites à l'annexe 1 de la LEP (espèces inscrites en vertu de la LEP) ou leur habitat. Cet avis concernait les espèces pouvant être touchées par le transport maritime associé au projet. Le 14 novembre 2018, lors du réexamen et en vertu du paragraphe 79(1) de la LEP, l'Office a avisé la ministre de l'Environnement et du Changement climatique, que le projet, s'il était approuvé et construit, pourrait toucher d'autres espèces inscrites à l'annexe 1 de la LEP ou leur habitat.

Dans la décision de la CAF, l'Office devait, conformément à l'article 79(2) de la LEP, déterminer toutes les mesures techniquement et économiquement disponibles pour éviter ou atténuer les effets négatifs du projet sur la population d'ÉRS, afin que la GC puisse prendre en compte ces mesures.

Conformément aux directives de la CAF, l'Office a fait, selon la décision de la GC, seize (16) recommandations visant à atténuer, éviter ou réduire les effets du transport maritime associé au projet dépassant la portée de l'autorité réglementaire de l'Office et étant hors du contrôle de Trans Mountain, mais relevant toujours de l'autorité du GC; plusieurs de ces recommandations étant liées à des répercussions sur des espèces en péril et leur habitat. Le gouvernement a examiné les recommandations de faisabilité technique et économique et a exposé un plan de mise en œuvre de ces 16 recommandations.

Southern Resident Killer Whale

The Southern Resident Killer Whale (SRKW) is listed as endangered in Schedule 1 of the SARA. It is one of four distinct populations of killer whale that inhabit the Pacific waters off the coast of British Columbia. The SRKW typically occupies the waters of the Salish Sea and of the outer coasts of Southwestern Vancouver Island and Washington State. The SRKW is considered at risk because of its small population size, low reproductive rate and the existence of a variety of threats, including human activity. Project-related marine shipping would overlap with SRKW critical habitat along the shipping route. The SRKW is also of particular cultural and spiritual significance to Indigenous groups in the Salish Sea area.

In its initial review and in reconsideration, the NEB concluded that, without further mitigation, the operation of Project-related marine vessels is likely to result in significant adverse environmental effects on the SRKW and on Indigenous cultural use associated with the SRKW, which is of unique cultural and spiritual significance to Indigenous groups. In its Reconsideration report (MH-052-2018), the NEB included its original assessment and findings related to listed species at risk, and supplemented it with a new assessment of the potential effects of the marine shipping component of the project on listed species at risk.

The NEB, having reviewed the submissions and technical evidence from all intervenors, concluded that these impacts will arise despite the fact that Project-related marine shipping will be a small fraction of the total cumulative effects (e.g. from thousands of cargo ships, ferries and small crafts). In addition the level of marine traffic is expected to increase, regardless of whether the Project is approved; the NEB's conditions are designed to avoid or lessen those effects and to monitor them; and should the Government implement the NEB's 16 recommendations, they could offset the incremental effects of the Project and make material improvements to the health of the Salish Sea (in particular recommendations 5 and 6, which are directly focused on the SRKW). The Board also noted that while there are likely significant adverse effects on the SRKW from Project-related shipping, the offset approach proposed in its recommendations to the GIC could allow for a reduction in that finding to non-significant effects if and when Project-related shipping effects have been effectively reduced to net zero in each relevant section of the proposed shipping route.

Population d'épaulards résidents du Sud

L'épaulard résident du Sud (ÉRS) est inscrit comme espèce en péril à l'annexe 1 de la LEP. Il s'agit de l'une des quatre populations distinctes d'épaulards qui résident dans les eaux du Pacifique au large des côtes de la Colombie-Britannique. L'ÉRS vit généralement dans la mer Salish et du front océanique de la côte du sud-ouest de l'île de Vancouver et de l'État de Washington. L'ÉRS est considéré comme une espèce en péril en raison de sa population réduite, de son faible taux de reproduction et de la présence de plusieurs menaces dont l'activité humaine. Le transport maritime lié au projet et à l'habitat essentiel de l'ÉRS se chevauche le long de la route maritime. L'ÉRS revêt également une importance culturelle et spirituelle particulière pour les groupes autochtones dans la région de la mer des Salish.

Dans son examen initial et son réexamen, l'Office a conclu que, sans autres mesures d'atténuation, l'exploitation des navires associés au projet serait susceptible d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants sur les ÉRS ainsi que sur les usages culturels qu'en font les Autochtones; ce qui revêt une importance culturelle et spirituelle unique pour les groupes autochtones. Dans son rapport de réexamen (MH-052-2018), l'Office a inclus son évaluation et ses conclusions initiales relatives aux espèces en péril inscrites et y a ajouté une nouvelle évaluation des effets potentiels de la composante du transport maritime du projet sur les espèces en péril inscrites.

L'Office, après examen des soumissions et preuves techniques de tous les intervenants, a établi que ces répercussions se matérialiseront, même si les effets résultant du transport maritime associé au projet ne représentent qu'une petite fraction des effets cumulatifs totaux (par exemple des milliers de cargo, de traversiers et de petites embarcations). De plus, l'intensification du trafic maritime est prévisible, que le projet soit approuvé ou non; les conditions de l'Office visent à éviter ou à réduire ces effets et à les surveiller. L'application des 16 recommandations de l'Office par le gouvernement pourrait compenser les effets additionnels du projet et améliorer grandement la santé de la mer des Salish (en particulier les recommandations 5 et 6 qui concernent directement les ÉRS). L'Office a également souligné que, malgré les importants effets négatifs potentiels du transport maritime associé au projet sur la population d'ÉRS, l'approche de compensation proposée dans ses recommandations au GC pourrait permettre de réduire ce constat de manière telle que ces effets deviennent non significatifs, si et lorsque les effets du transport maritime associé au projet sont réduits de façon efficace et jusqu'à zéro dans chaque section pertinente de l'itinéraire de transport proposé.

Action to support the recovery of the SRKW

Canada continues to mitigate, monitor, and adaptively manage measures to avoid or lessen adverse effects on the SRKW and its critical habitat.

Since the NEB's OH-001-2014 Report in May 2016, the Government has advanced a comprehensive strategy to protect ocean ecosystems and to support the recovery of the SRKW. The Government of Canada has been working closely with industry stakeholders, Indigenous peoples, environmental non-governmental organizations (NGOs), academia, the scientific community, and international partners to identify, test and analyze options to reduce the three primary threats to SRKW (i.e. physical and acoustic disturbance, prey availability, and contaminants). Building on this work, in June 2018, the Government of Canada announced the Whales Initiative, a \$167.4 million investment in actions and necessary scientific research on the key threats affecting the SRKW and other priority whales. In October 2018, following the findings of the Minister of Fisheries, Oceans and the Canadian Coast Guard and the Minister of Environment and Climate Change Canada that SRKW are facing imminent threats to their survival and recovery, \$61.5 million was announced for additional measures to support the SRKW. The proposed action plan for SRKW sets out the measures to achieve recovery objectives established under the *Species at Risk Act*, and the Government is working with partners to complete those actions.

On May 10, 2019, additional enhanced measures to protect the SRKW were announced, which aim to address physical and acoustic disturbances, including an inshore traffic displacement in the Strait of Juan de Fuca, an expansion of the Haro Strait vessel slowdown, an increased mandatory approach distance of 400 m from SRKW for all vessels, including recreational boaters and whale watching vessels, and interim sanctuary zones. All of these initiatives are intended to reduce cumulative effects on the SRKW and are designed to more than offset Project-related marine shipping impacts. In addition, in the last two years, Fisheries and Oceans Canada (DFO) implemented fisheries management measures to provide more prey to SRKW in critical habitat. These initiatives are intended to reduce cumulative effects on the SRKW and are designed to offset the impacts of Project-related traffic. Canada continues to mitigate, monitor, and adaptively manage these measures to avoid or lessen the adverse effects of Project-related marine shipping on SRKW and its critical habitat.

Mesure de soutien au rétablissement de la population d'ÉRS

Le Canada continue à atténuer, à surveiller et à gérer de manière adaptative les mesures pour éviter ou atténuer les répercussions négatives sur la population d'ÉRS et sur leur habitat essentiel.

Depuis le rapport OH-001-2014 de l'Office de mai 2016, le gouvernement a présenté une stratégie complète de protection des écosystèmes marins et de soutien au rétablissement de la population d'ÉRS. Le gouvernement du Canada a collaboré étroitement avec les intervenants de l'industrie, les peuples autochtones, les organisations non gouvernementales (ONG) de l'environnement, le milieu universitaire, la communauté scientifique et des partenaires internationaux pour relever, vérifier et analyser des options permettant de réduire les trois principales menaces à la population d'ÉRS (c'est-à-dire les perturbations physiques et sonores, la disponibilité des proies et les contaminants). Fort de ces travaux, le gouvernement du Canada a annoncé en juin 2018 l'Initiative de protection des baleines, un investissement de 167,4 millions de dollars en mesures et recherches scientifiques nécessaires sur les principaux facteurs menaçant l'épaulard résident du Sud et d'autres baleines prioritaires. En octobre 2018, à la suite des conclusions du ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne et de la ministre d'Environnement et Changement climatique Canada indiquant que la population d'ÉRS était confrontée à des menaces imminentes quant à leur survie et à leur rétablissement, 61,5 millions de dollars ont été annoncés pour des mesures supplémentaires de soutien à cette population. Le plan d'action proposé pour la population d'ÉRS définit les mesures visant à atteindre des objectifs de rétablissement fixés par la *Loi sur les espèces en péril* et le gouvernement collabore en outre avec des partenaires pour mener à bien ces mesures.

Le 10 mai 2019, des mesures supplémentaires améliorées visant à protéger la population d'ÉRS et à éviter les perturbations physiques et acoustiques ont été annoncées, notamment un déplacement du trafic vers les côtes du détroit de Juan de Fuca, le renforcement de la réduction de la vitesse dans le détroit de Haro, un accroissement de la distance d'approche obligatoire de 400 m des épaulards pour les bateaux de plaisance et les navires d'observation de baleines ainsi que des zones sanctuaires provisoires. Toutes ces initiatives visent à réduire les effets cumulatifs sur la population d'ÉRS et sont conçues pour compenser largement les impacts du transport maritime lié au projet. De plus, au cours des deux dernières années, Pêches et Océans Canada (MPO) a mis en œuvre des mesures de gestion des pêches pour fournir davantage de proies à la population d'ÉRS dans l'habitat essentiel. Ces initiatives visent à réduire les effets cumulatifs sur la population d'ÉRS et sont conçues pour compenser les impacts du trafic lié au projet. Le Canada continue d'atténuer, de surveiller et de gérer de manière adaptative ces mesures afin

Cumulative effects

The Government is also strengthening research into cumulative effects to establish baselines to inform further actions. Various research and data collection initiatives as well as Indigenous engagement and collaboration projects are also underway. These include a Coastal Environmental Baseline Program that will collect data at six pilot sites over the next four years, including in the port of Vancouver, and a national Cumulative Effects of Marine Shipping Initiative at six pilot sites, including one in the south coast of British Columbia, which will include regional cumulative effects assessments at each pilot site and the identification of potential tools and strategies that can be applied to existing or future vessel movements. A number of Indigenous communities recommended that a regional cumulative effects management plan for the Salish Sea should be developed. Additional actions are outlined in the Government response to the NEB Reconsideration Report's recommendations.

Trans Mountain has also committed to a series of actions supporting the recovery of the SRKW. For example, as part of its Marine Mammal Protection Program, Trans Mountain has committed to support the objectives and recovery measures identified in the action plan for the species.

Oceans Protection Plan

In response to what was heard during the NEB initial review of the Project and through initial Crown consultations, on November 7, 2016, the Government of Canada launched the \$1.5 billion Oceans Protection Plan (OPP), the largest investment Canada has ever made to protect coasts and marine environments. This funding will enhance marine safety along Canada's entire coastline — the longest in the world — supporting new and ongoing prevention, preparedness and response measures. The marine safety improvements from the OPP, building on the robust system already in place, are putting extraordinary safeguards in place for all vessels, including those carrying petroleum products. To complement Canada's world-leading marine safety regime and response capacity, the OPP will add to the already significant body of scientific knowledge concerning petroleum products in the marine context and incorporate Indigenous knowledge. The OPP initiatives directly respond to the marine safety concerns that have been raised through previous consultations, including those on the Project. Many of the improvements under the OPP are already, or will be, in

d'éviter ou d'atténuer les effets néfastes de la navigation maritime liée au projet sur la population d'ÉRS et son habitat essentiel.

Effets cumulatifs

Le gouvernement a également entrepris de consolider la recherche sur les effets cumulatifs, afin d'établir des données de référence susceptibles d'inspirer de futures mesures. Diverses initiatives de recherche et de collecte de données ainsi que la participation et les projets de collaboration autochtones sont également en cours. Ils comprennent un Programme sur les données environnementales côtières de référence qui recueillera des données sur six sites pilotes au cours des quatre prochaines années (notamment dans le port de Vancouver), ainsi que l'initiative nationale sur les effets cumulatifs du transport maritime sur six sites pilotes (notamment le long de la côte sud de la Colombie-Britannique), qui comprendra des évaluations régionales des effets cumulatifs à chaque site pilote et la détermination de stratégies et d'outils potentiels pouvant être appliqués aux itinéraires existants ou futurs des navires. Plusieurs communautés autochtones ont recommandé l'élaboration d'un plan régional de gestion des effets cumulatifs pour la mer des Salish. Des mesures supplémentaires sont décrites dans la réponse du gouvernement aux recommandations du rapport de réexamen de l'Office.

De plus, Trans Mountain s'est engagée à prendre une série de mesures pour appuyer le rétablissement de l'ÉRS. Par exemple, dans le cadre de son Programme de protection des mammifères marins, Trans Mountain s'est engagée à appuyer les objectifs et les mesures de rétablissement indiqués dans le plan d'action pour ces espèces.

Plan de protection des océans

En réponse à ce qui a été dit lors de l'examen initial du projet par l'ONE et lors des consultations initiales de la Couronne, le gouvernement du Canada a lancé, le 7 novembre 2016, le Plan de protection des océans (PPO) doté d'un budget de 1,5 milliard de dollars, le plus important investissement du Canada à ce jour pour protéger les côtes et les environnements marins du pays. Ce financement améliorera la sécurité maritime sur tout le littoral du Canada (le plus long au monde) en soutenant des mesures nouvelles et existantes de prévention, de préparation et d'intervention. Les améliorations apportées à la sécurité maritime dans le cadre du PPO, en s'appuyant sur le solide système actuel, mettent en place des mesures de protection extraordinaires pour tous les navires, y compris ceux qui transportent des produits pétroliers. Afin de compléter le régime de sécurité maritime et la capacité d'intervention du Canada en matière de sécurité maritime, le PPO enrichira le corpus déjà considérable de connaissances scientifiques sur les produits pétroliers en milieux marins et incorporera les connaissances autochtones. Les initiatives du PPO répondent directement aux

place before marine shipping associated with the proposed Project would begin, and are being developed and implemented in partnership with coastal Indigenous groups. Indigenous groups will continue to be engaged on various Oceans Protection Plan initiatives to inform, enhance transparency, establish partnerships, and work towards inclusion in the marine safety system.

Risk of marine spills

After reviewing numerous reports and testimonies in the initial review of the Project and in the reconsideration, the NEB concluded that there is a very low probability of a large marine spill from a Project-related tanker that may result in significant effects. The NEB found that a credible worst-case spill as a result of the Project or Project-related shipping is unlikely, however, if it occurred, it would have significant environmental impacts. The NEB found that although the impacts of a credible worst-case spill would likely be adverse and significant, natural recovery of the impacted areas and species would likely return most biological conditions to a state generally similar to pre-spill conditions. However, for some valued components, including certain SARA-listed species, recovery to pre-spill conditions may not occur.

Chapter 14 of the Reconsideration Report discusses the potential risks of an oil spill, and spill response. Trans Mountain and Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC) have committed to implement an enhanced marine oil spill response. WCMRC said the response would include 43 new response vessels, eight new spill response bases in the Salish Sea, including 24/7 on-water bases in Vancouver Harbour and North Saanich, and approximately 120 new employees, most of whom would be assigned to new bases on Vancouver Island. The Board noted that tangible changes to spill prevention mitigation, such as enhanced tug escort, and expanded research on the potential fate and behaviour of diluted bitumen and response capacity, have improved the overall spill response regime, would enable improved spill response times, and will support timely consideration of appropriate response technologies and other measures.

Condition 133 (Confirmation of marine spill prevention and response commitments) requires Trans Mountain to

préoccupations en matière de sécurité maritime soulevées lors des consultations antérieures, notamment celles relatives à ce projet. Bon nombre des améliorations du PPO sont déjà ou seront en place avant le début du transport maritime associé au projet proposé, et sont en cours d'élaboration et de mise en œuvre en partenariat avec des groupes autochtones côtiers. Les groupes autochtones continueront de participer aux diverses initiatives du PPO pour informer, améliorer la transparence, établir des partenariats et œuvrer à l'inclusion dans le système de sécurité maritime.

Risque de déversements en milieu marin

Après examen de nombreux rapports et des témoignages lors de l'examen initial du projet et du réexamen, l'ONE a conclu que la probabilité d'un important déversement en milieu marin d'un pétrolier associé au projet pouvant entraîner des effets importants était très faible. L'ONE a conclu qu'un déversement équivalant au pire scénario plausible dû au projet ou à un navire associé au projet était improbable, mais que s'il survenait, les effets environnementaux seraient importants. L'Office est d'avis que les incidences d'un déversement équivalant au pire scénario plausible seraient probablement négatives et importantes, mais que le rétablissement naturel des zones et des espèces touchées ramènerait vraisemblablement la plupart des conditions biologiques à leur état naturel général d'avant le déversement. Cependant, pour certaines composantes importantes, dont certaines espèces inscrites sur la liste de la LEP, la situation pourrait ne pas revenir à ce qu'elle était avant le déversement.

Le chapitre 14 du rapport de réexamen présente des risques potentiels d'un déversement pétrolier et des plans d'intervention en pareilles situations. Trans Mountain et Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC) se sont engagées à mettre en œuvre un plan amélioré d'intervention en cas de déversement pétrolier en milieu marin. WCMRC a indiqué que l'intervention comprendrait 43 nouveaux navires d'intervention, 8 nouvelles bases d'intervention en cas de déversement dans la mer des Salish, notamment des hydrobases disponibles en permanence dans le port de Vancouver et dans North Saanich, et environ 120 nouveaux employés, dont la plupart sont affectés aux nouvelles bases de l'île de Vancouver. L'Office a indiqué que des changements tangibles dans les mesures de prévention et d'atténuation des déversements, comme le recours à une escorte de remorqueurs renforcée, ainsi que la recherche poussée sur l'évolution et le comportement éventuels du bitume dilué et la capacité d'intervention, ont amélioré dans l'ensemble le régime d'intervention en cas de déversement et permettraient d'améliorer les délais de réponse aux déversements et l'examen opportun des technologies d'intervention et d'autres mesures.

La condition 133 (Confirmation des engagements relatifs à la prévention des déversements en milieu marin et à

submit its enhanced spill response regime to confirm that spill response capacity is in place at least three months prior to operating the Project. Transport Canada and the Canadian Coast Guard are jointly working to enhance federal monitoring, coordination and on-water response capacity. Through the Oceans Protection Plan (OPP), Transport Canada is increasing its marine emergency management, planning, coordination and response capacity. In addition, the investments under the OPP are allowing the Canadian Coast Guard to increase on-water response capacity for marine emergencies. The OPP investments underway to improve marine safety in general, the NEB conditions for this Project, and the additional actions taken by the Government in accommodations and in response to the NEB recommendations all combine to create multiple layers of protection to achieve the goal that marine shipping under the Project has the highest level of marine safety and exceeds international conventions and standards.

Canada has established a robust ship-source oil pollution liability and compensation regime under the *Marine Liability Act* that holds the polluter liable and shares responsibility between the shipowner and the cargo owner. Recent amendments to the *Marine Liability Act* made in December 2018 further strengthen the regime and ensure that the Ship-source Oil Pollution Fund (SOPF) is able to provide effective and adequate compensation to all Canadians affected by marine oil spills. Significantly, the amendments included removing the limit as to how much compensation is available under the SOPF; therefore, there is now unlimited compensation available under the SOPF to supplement what is available from shipowners and the international funds.

Other environmental impacts

The Board assessed the environmental impacts of the Project under both the NEB Act and the CEAA, 2012. The environmental assessment under the CEAA, 2012 assessed (i) the physical works and activities making up the Project; (ii) the biophysical and socio-economic elements defined in section 5 of the CEAA, 2012 that are likely to be affected by the Project; and (iii) the factors that must be taken into account in conducting an environmental assessment under section 19 of the CEAA, 2012. These include matters related to physical environment and soils, including water quality and quantity, fish and fish habitat, wetlands, wildlife and wildlife habitat, species at risk under SARA, atmospheric and acoustic environment,

l'intervention) stipule que Trans Mountain doit soumettre son régime renforcé d'intervention en cas de déversement de pétrole en mer, confirmant ainsi que les capacités d'intervention en cas de déversement sont en place, au moins trois mois avant l'entrée en exploitation du projet. Transports Canada et la Garde côtière canadienne collaborent pour améliorer les capacités fédérales de surveillance, de coordination et d'intervention sur l'eau. Dans le cadre du PPO, Transports Canada accroît ses capacités de gestion, de planification, de coordination et d'intervention en cas d'urgence en milieu marin. De plus, les investissements dans le cadre du PPO permettent à la Garde côtière canadienne d'accroître les capacités d'intervention sur l'eau en cas d'urgence en milieu marin. Les investissements en cours du PPO visant à améliorer la sécurité en milieu marin en général, les conditions de l'ONE pour ce projet et les mesures supplémentaires prises par le gouvernement aux fins d'accommodement et en réponse aux recommandations de l'ONE se combinent pour créer des niveaux multiples de protection permettant d'atteindre l'objectif qui veut que le transport maritime associé à ce projet soit le plus sécuritaire en milieu marin et que son niveau de sécurité surpasse les conventions et normes internationales.

Le Canada a établi un régime robuste de responsabilité et d'indemnisation en cas de déversements d'hydrocarbures de navires dans le cadre de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, selon laquelle le pollueur est responsable et la responsabilité est partagée entre le propriétaire du navire et le propriétaire de la cargaison. De récentes modifications apportées à cette loi en décembre 2018 ont encore renforcé ce régime et veillent à ce que la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) soit disponible pour fournir un dédommagement efficace et adéquat à toute la population canadienne touchée par des déversements pétroliers en milieu marin. De manière importante, ces modifications incluent, en particulier, la suppression de la limite d'indemnité prévue dans le cadre de la Caisse; ainsi, elle offre désormais une indemnité illimitée pour compléter les fonds disponibles auprès des armateurs et des fonds internationaux.

Autres répercussions environnementales

L'Office a évalué les impacts environnementaux du projet en vertu de la Loi sur l'Office et de la LCEE (2012). L'évaluation environnementale en vertu de la LCEE (2012) a évalué : (i) les travaux et activités physiques constituant le projet; (ii) les éléments biophysiques et socioéconomiques définis à l'article 5 de la LCEE (2012) susceptibles d'être touchés par le projet; (iii) les facteurs à prendre en compte dans la réalisation d'une évaluation environnementale en vertu de l'article 19 de la LCEE (2012). Cela comprend notamment l'environnement et les sols, y compris la qualité et la quantité de l'eau, le poisson et son habitat, les zones humides, la faune et son habitat, les espèces en péril en vertu de la LEP, l'environnement atmosphérique et

heritage resources, traditional land and resource use, navigation and navigation safety. For the initial review of the Project, federal scientists also provided 2 250 pages of technical advice on issues related to terrain mapping, pipeline safety, emergency preparedness and response, effects on wildlife, air quality, environmental emergencies, marine fish, mammals and fish habitat as well as anchorage and channel design.

In addition to Trans Mountain's proposed mitigation measures for the Project-related environmental effects, the Board would impose on Trans Mountain 45 terms and conditions through the Project Certificate aimed at specifically addressing environmental issues raised by hearing participants (intervenor and commenters) and the Board. These conditions relate to air quality (6 conditions); GHG emissions (2); surface water quality and quantity (5); fresh water fish and fish habitat (5); soil and soil productivity (10); rare plants and lichens and vegetation (9); forest (1); weeds (2); terrestrial wildlife and wildlife habitat, including migratory birds (9); woodland caribou (4); grizzly bear (2); other species at risk (3); parks and protected area (8); marine sediments and water quality (1); marine fish and fish habitat (2); marine mammals (1); accidents and malfunctions (2 conditions).

Safety of the pipeline and facilities

The design and construction of the pipeline is governed by the CSA-Z662 Standard, Oil and Gas Pipeline Systems. The Board assessed and tested evidence for project design and potential safety risks, considering all of the hazards and potential hazards that are associated with the pipeline systems. The proponent needs to demonstrate that the appropriate safety, pipeline integrity and risk management plans and measures are in place.

As a result of the initial review and reconsideration, the NEB recommended 156 conditions to the Project to cover a wide range of matters, including safety and integrity of the pipeline and protection of the environment. Several participants in the NEB review processes, public consultations and Crown consultations have expressed concerns about the possibility of a leak on the pipeline or at the associated facilities and the risk of a spill and fire at the Edmonton and Burnaby tank terminals. After assessing the evidence, the Board determined that there is a low probability for both to occur with the safety system in place, but it imposed conditions that would further enhance monitoring and response in the unlikely event of an accident. Trans Mountain has committed to continue to monitor the pipeline system around the clock, and use a network of sensors, in-line inspection tools and other leak detection systems to deploy Emergency Shut Down

acoustique, les ressources patrimoniales, l'utilisation traditionnelle des terres et des ressources, la navigation et la sécurité de la navigation. Lors de l'examen initial du projet, des scientifiques fédéraux ont également fourni 2 250 pages de conseils techniques sur des questions liées à la cartographie du terrain, à la sécurité des pipelines, à la préparation et à la gestion des urgences, aux effets sur la faune, la qualité de l'air, les urgences environnementales, les poissons de mer et l'habitat des mammifères et des poissons, ainsi que la conception d'ancrages et de canaux.

Outre les mesures d'atténuation proposées par Trans Mountain pour les effets environnementaux liés au projet, l'Office imposerait à Trans Mountain 45 conditions générales par le biais du certificat du projet, qui viseraient précisément à résoudre les problèmes environnementaux soulevés par les participants à l'audience (intervenants et commentateurs) et par l'Office. Ces conditions concernent : la qualité de l'air (6 conditions); les émissions de GES (2); la qualité et la quantité des eaux de surface (5); le poisson d'eau douce et son habitat (5); le sol et sa productivité (10); les plantes et les lichens rares et la végétation (9); la forêt (1); les mauvaises herbes (2); la faune terrestre et l'habitat faunique, y compris les oiseaux migrateurs (9); le caribou des bois (4); le grizzli (2); les autres espèces en péril (3); les parcs et les zones protégées (8); les sédiments marins et la qualité de l'eau (1); les poissons de mer et leur habitat (2); les mammifères marins (1); les accidents et les défaillances (2 conditions).

Sécurité des canalisations et des installations

La conception et la construction du pipeline sont régies par la norme CSA-Z662, Réseau de canalisations de pétrole et de gaz. L'Office a évalué et testé les éléments de preuve relatifs à la conception du projet et aux risques potentiels pour la sécurité, tenant compte de tous les risques possibles associés aux réseaux de pipelines. Le promoteur doit démontrer que des mesures et des plans appropriés de sécurité, d'intégrité du pipeline et de gestion de risques sont en place.

À l'issue de l'examen initial et du réexamen, l'Office a recommandé 156 conditions pour le projet, afin de couvrir un vaste éventail de sujets, notamment la sécurité et l'intégrité des canalisations et la protection de l'environnement. Plusieurs participants aux processus d'examen de l'ONE, aux consultations publiques et aux consultations de la Couronne ont exprimé des inquiétudes quant à la possibilité d'une fuite de canalisation ou des installations associées ainsi que le risque de déversements et d'incendies aux terminaux de réservoirs d'Edmonton et de Burnaby. Après évaluation des preuves, l'Office a conclu que ces deux éventualités présentaient une faible probabilité du fait du système de sécurité en place, mais a imposé des conditions qui amélioreraient encore la surveillance et l'intervention dans l'éventualité peu probable d'un accident. Trans Mountain s'est engagée à poursuivre la surveillance sans interruption du système pipelinier et à

systems with both automatic and remote shut down capability; 72 remote mainline block valves of which 71 will be automated; and the use of horizontal directional drilling (HDD) at 23 major water crossings. Potential high hazard and consequence areas, including at all major and most minor water crossings (covered by Conditions 17 and 115), would use heavy walled pipe (beyond minimum required Canadian Standards Association specifications).

During the review process and in public consultations, concerns were raised about hazards associated with a worst-case scenario release at storage tanks, the design of those tanks and emergency management. The Board assessed issues related to the geotechnical design, containment and emergency response and imposed a number of conditions on the Project (including Conditions 22, 24 and 129). The Board continues to regulate existing facilities and detailed engineering design for new facilities would be subject to a rigorous verification process.

The Government updated the pipeline safety regime through the *Pipeline Safety Act*, which came into force in June 2016. The Act includes \$1 billion in “absolute liability” for companies operating major crude oil pipelines to clarify that operators will be responsible for all costs associated with spills, irrespective of fault, up to \$1 billion; operators remain liable on an unlimited basis beyond this amount when they are found to be negligent or at fault. The Act also requires proponents to carry cash on hand to ensure they are in a position to immediately respond to emergencies.

Terrestrial species at risk and migratory birds

For terrestrial species at risk and marine migratory birds, the NEB imposed 5 conditions for Woodland Caribou and Southern Mountain Caribou, and 12 conditions to address adverse effects to Spotted Owl, Grizzly Bear, plants and other species at risk. The Project would cross each of the Wells Gray-Thompson and the Mount Robson local population units of Woodland Caribou, Southern Mountain population. The proposed Hinton to Hargreaves pipeline reactivation segment would cross the South Jasper caribou range. These woodland caribou are listed as threatened under Schedule 1 of SARA. The Board agrees with ECCC's recommendation that destruction of woodland caribou critical habitat should be avoided. The Board would impose Condition 36 requiring Trans Mountain to file a pre-construction caribou habitat assessment for each caribou range potentially affected by the Project,

utiliser un réseau de capteurs, d'outils d'inspection interne et d'autres systèmes de détection de fuite, afin de déployer des systèmes d'arrêt d'urgence dotés à la fois de capacités d'arrêt automatique et à distance, dont 72 vannes d'isolement de canalisation principale (dont 71 automatisées) et l'utilisation de forage directionnel horizontal (FDH) à 23 franchissements majeurs de cours d'eau. Les régions présentant d'éventuels risques et conséquences élevés auraient recours à des canalisations à paroi épaisse (au-delà des spécifications minimales exigées par l'Association canadienne de normalisation), notamment tous les ouvrages majeurs et la plupart des ouvrages mineurs de franchissement de cours d'eau (point couvert par les conditions 17 et 115).

Au cours du processus d'examen et des consultations publiques, on a soulevé des préoccupations quant aux dangers associés au pire cas de déversement au niveau de réservoirs d'entreposage, à la conception de ces réservoirs et à la gestion des interventions d'urgence. L'Office a évalué des points liés à la conception géotechnique, au confinement et à l'intervention d'urgence et a imposé plusieurs conditions au projet (notamment les conditions 22, 24 et 129). L'Office continue de réglementer les installations existantes et la conception technique détaillée pour de nouvelles installations ferait l'objet d'un processus de vérification rigoureux.

Le gouvernement a mis à jour le régime de sûreté des pipelines au moyen de la *Loi sur la sûreté des pipelines*, qui est entrée en vigueur en juin 2016. Cette loi prévoit une « responsabilité absolue » de 1 milliard de dollars pour les entreprises exploitant de grands pipelines de pétrole brut, afin de clarifier en stipulant que les exploitants assumeraient tous les coûts associés aux déversements, sans égard à la faute, à concurrence de 1 milliard de dollars; les exploitants demeureront responsables sans limite au-delà de ce montant en cas de faute ou de négligence. La Loi exige en outre des promoteurs qu'ils disposent des liquidités nécessaires pour pouvoir réagir immédiatement en cas d'urgence.

Espèces terrestres en péril et les oiseaux migrateurs

En ce qui concerne les espèces terrestres en péril et les oiseaux migrateurs marins, l'Office a imposé 5 conditions pour le caribou des bois et le caribou des montagnes du Sud et 12 conditions pour remédier aux effets néfastes sur la chouette tachetée, le grizzli, les plantes et d'autres espèces en péril. Le projet traverserait chacune des unités de population locales de caribou des bois des montagnes du Sud, notamment des monts Wells Grey-Thompson et Robson. Le tronçon de réactivation du pipeline proposé, situé entre Hinton et Hargreaves, traverserait l'aire de répartition du caribou de Jasper Sud. Ce caribou des bois est inscrit sur la liste des espèces menacées de l'annexe 1 de la LEP. Le Conseil approuve la recommandation d'ECCC selon laquelle il faudrait éviter de détruire l'habitat essentiel du caribou des bois. L'Office imposerait la condition 36 obligeant Trans Mountain à déposer une

which would describe the type of habitat characterized by biophysical attributes of critical habitat, as defined in the Southern Mountain Caribou Recovery Strategy. The Board would also impose Condition 37 and Condition 128 requiring Trans Mountain to file a Caribou Habitat Restoration Plan and an Offset Measures Plan for Residual Effects on Caribou Habitat. These would restore as much habitat as possible, assist in identifying and quantifying the extent of any unavoidable and residual habitat loss that remain, and offset such unavoidable and residual effects. Requirements to monitor and report on the effectiveness of habitat restoration and offset measures would also be imposed by the Board (Conditions 149 and 150).

With respect to protecting grizzly bear critical habitat, the Board notes that Trans Mountain's proposed pipeline corridor does not avoid the North Cascades Grizzly Bear Population Unit due to potential effects on another provincially threatened grizzly bear population unit. The Board would impose Condition 47 and Condition 56. Condition 47 requires Trans Mountain to file an access management plan that would include monitoring for effectiveness of access control measures and adaptive management measures, if needed, based on monitoring results. Since the 2016 report, Grizzly Bears have been listed under Schedule 1 of SARA as species of special concern. Under SARA, critical habitat is not identified for species of special concern.

The Board's conditions also include a requirement for a Wetland Survey and Mitigation Plan, a Wetland Reclamation Evaluation and Offset Plan, a Riparian Habitat Management Plan, a Riparian Habitat Reclamation Evaluation Report and Offset Plan, a Grasslands Survey and Mitigation Plan, and a Grasslands Reclamation Evaluation Report and Offset Plan. These conditions will mitigate various adverse effects, including on some species at risk and on migratory birds. Appendix 13 of the Reconsideration Report outlines all federally listed wildlife terrestrial species at risk potentially affected by the Project.

Freshwater fish and fish habitat

The Board heard that the cumulative effects on freshwater fish and fish habitat differ in the various watersheds crossed by the pipeline corridor. The Board acknowledged that for some species and watersheds, existing cumulative effects could be considered substantial or above environmental regulatory thresholds, but concluded that, taking into account the mitigation measures, the Project's

évaluation de l'habitat du caribou avant la construction pour chaque aire de caribou potentiellement touchée par le projet, décrivant le type d'habitat caractérisé par les attributs biophysiques de l'habitat essentiel, tel qu'il est défini dans la Stratégie de conservation du caribou des montagnes du Sud. L'Office imposerait en outre la condition 37 et la condition 128 exigeant de Trans Mountain de déposer un plan de restauration de l'habitat du caribou et un plan des mesures de compensation des effets résiduels sur l'habitat du caribou. Ces plans viseraient à restaurer une aussi grande partie de l'habitat que possible et contribueraient à circonscrire et à quantifier l'étendue de toute perte inévitable et l'habitat résiduel restant, et à compenser pour de tels effets inévitables et résiduels. L'Office imposerait également des exigences de surveillance et de rapport de l'efficacité de la restauration de l'habitat ainsi que des mesures de compensation (conditions 149 et 150).

En ce qui concerne la protection de l'habitat essentiel du grizzli, l'Office note que le corridor du pipeline proposé par Trans Mountain n'évite pas l'unité de population de Grizzly du versant Nord des Cascades en raison des effets potentiels sur une autre unité de population menacée de grizzli. L'Office imposerait les conditions 47 et 56. La condition 47 obligerait Trans Mountain à déposer un plan de gestion de l'accès comprenant une surveillance de l'efficacité des mesures de contrôle d'accès et des mesures de gestion adaptative, au besoin, en fonction des résultats de la surveillance. Depuis le rapport de 2016, le grizzli est inscrit sur la liste des espèces menacées de l'annexe 1 de la LEP comme une espèce dont la situation est préoccupante. En vertu de la LEP, l'habitat essentiel n'est pas désigné pour les espèces dont la situation est préoccupante.

Les conditions de l'Office comprennent également la nécessité d'une étude et d'un plan d'atténuation des terres humides, d'un plan d'évaluation et de compensation, d'un plan de remise en état des terres humides, d'un Plan de gestion des habitats riverains, d'un Rapport d'évaluation de la mise en état des habitats riverains, d'une étude et d'un Plan d'atténuation des pâturages et d'un Rapport d'évaluation de remise en état et d'un Plan de compensation des pâturages. Ces conditions permettront d'atténuer divers effets néfastes, notamment ceux qui sont préjudiciables à certaines espèces en péril et les oiseaux migrateurs. On trouve toutes les espèces sauvages terrestres inscrites sur les listes fédérales des espèces en péril qui sont potentiellement touchées par le projet à l'annexe 13 du Rapport de réexamen.

Poissons et habitat des poissons d'eau douce

L'Office a entendu que les effets cumulatifs sur les poissons d'eau douce et leur habitat diffèrent selon les divers bassins traversés par le tracé du pipeline. L'Office a reconnu que pour certaines espèces et certains bassins, les effets cumulatifs existants pourraient être jugés importants ou dépasser les seuils réglementaires environnementaux, mais il a conclu qu'en tenant compte des

contribution to those cumulative effects on fish and fish habitat is expected to be relatively minor.

The Board concluded that the impacts from construction and operation of the project are expected to be of low magnitude, taking into account the proposed mitigation measures, reclamation activities and post-construction environmental monitoring. For those individual water-course crossings where there is the potential for serious harm to fish or effects on listed aquatic species, the proponent would be required to apply for authorizations under the *Fisheries Act* or permits under SARA. Any authorization would include appropriate offsets or conditions, and therefore these effects are expected to be moderate in magnitude. The Board concluded that the pipeline construction and operation is not likely to result in significant adverse environmental effects.

GHG emissions associated with the project

The Project will either produce or be associated with emissions from its construction, its operation and from the upstream production and transportation of the additional oil the pipeline will carry.

Trans Mountain estimates that the construction of the Project will generate about 1 megatonne (Mt) of GHG emissions, with about 90% of those from land clearing activities. Two NEB conditions (140 and 142) will require Trans Mountain to offset those emissions, with the outcome that the construction of the project will not result in any net emissions.

The operation of the project will have emissions from two sources: on land (pipeline and port activities) and marine shipping. Trans Mountain estimates that the pipeline and port activities will generate about 400 000 tonnes of GHG emissions annually. These will come primarily from the electricity needed to power the pumping stations, but will also be from some ground transportation and from possible methane leaks. These activities will be subject to carbon pollution pricing in British Columbia and Alberta and to federal and provincial methane regulations, and therefore are likely to decline over time.

In its reconsideration report, the NEB concluded that GHG emissions from Project-related marine vessels would result in measurable increases and are likely to be significant, although a small percentage of total Canadian emissions. The NEB recommends that the Government support the development and implementation of GHG reduction measures for marine shipping in the area that would align with the final International Maritime Organization (IMO) Strategy in the year 2023 for reducing GHG

mesures d'atténuation, la contribution du projet à ces effets cumulatifs sur les poissons et leur habitat devrait être relativement mineure.

L'Office a conclu que les répercussions de la construction et de l'exploitation du projet devraient être de faible ampleur, compte tenu des mesures d'atténuation proposées, des activités de remise en état et de la surveillance environnementale après la construction. Pour les ouvrages individuels de franchissement de cours d'eau où il existe un potentiel de dommages sérieux infligés aux poissons ou des effets sur les espèces aquatiques inscrites, on exigerait du promoteur d'obtenir des autorisations en vertu de la *Loi sur les pêches* ou des permis en vertu de la LEP, et ceux-ci s'accompagneront de mesures adéquates de compensation; ces effets devraient donc être modérés. L'Office a donc estimé que la construction et l'exploitation du pipeline n'entraîneraient probablement pas d'effets environnementaux négatifs importants.

Émissions de GES associées au projet

Le projet produira ou sera associé aux émissions résultant de sa construction, de son exploitation, de la production et du transport en amont du pétrole supplémentaire transporté par le pipeline.

Trans Mountain estime que la construction du projet génèrera environ 1 mégatonne (Mt) d'émissions de GES, dont 90 % proviennent des activités de défrichement. Trans Mountain doit compenser ces émissions sous deux conditions (140 et 142), ce qui signifie que la construction du projet n'entraînera aucune émission nette.

L'exploitation du projet produira des émissions provenant de deux sources : terrestres (activités liées aux pipelines et au port) et de la navigation maritime. Trans Mountain estime que les activités pipelinières et portuaires généreront environ 400 000 tonnes d'émissions de GES par an. Celles-ci proviendront principalement de l'électricité nécessaire pour alimenter les stations de compression, mais proviendront également de certains transports terrestres et des fuites éventuelles de méthane. Ces activités seront assujetties à la tarification de la pollution par le carbone en Colombie-Britannique et en Alberta et aux réglementations fédérales et provinciales sur le méthane, et sont donc susceptibles de diminuer avec le temps.

Dans son rapport de réexamen, l'ONE a conclu que les émissions de GES provenant des navires liés au projet entraîneraient des augmentations appréciables et seraient probablement importantes, même si elles ne représentaient qu'un faible pourcentage des émissions totales au Canada. L'ONE recommande que le gouvernement soutienne l'élaboration et la mise en œuvre de mesures de réduction des émissions de GES pour la navigation maritime dans la zone qui s'aligneraient sur la stratégie

emissions (Recommendation 10). These measures could include facilitating the use of low-carbon fuels and energy-efficient technologies, and requirements to offset any increases in marine emissions above a given baseline year. The recommendation asks the Government to develop related measures and monitor resulting GHG reductions. The NEB concluded that, if the Government implements the Board's recommendation to develop and implement GHG reduction measures for marine shipping that align with the final IMO strategy by 2023, the GHG emissions from Project-related shipping would be reduced. The NEB also noted that Project-related marine vessels are required to adhere to all federal and international emission requirements, including standards for bunker fuel. In addition, the Board is of the view that, with the new energy efficiency standards adopted by the IMO in 2011, and with the planned regulations for federal clean fuel standard, the Project-related GHG emissions will be further diminished. The Government intends to implement this recommendation.

In accordance with the Interim Principles, Environment and Climate Change Canada conducted an assessment of the potential GHG emissions associated with the upstream activities associated with the Project. ECCC released a draft assessment report for public comment on May 19, 2016, and a final version on November 25, 2016. ECCC concluded that the Project is unlikely to result in incremental emissions beyond those already included in Canada's national emissions projections. ECCC's assessment noted that the Project will add pipeline capacity of about 590 000 barrels per day. ECCC estimated that the emissions associated with producing this additional oil and gas will be about 13 to 15 Mt of CO₂ equivalent per year. However, ECCC also concluded that these emissions are not likely to add to the emissions already included in Canada's national emissions projections for the oil and gas sector. This is because the added pipeline capacity from the Project is not likely to lead to increased oil production beyond the increases that are already incorporated in Canada's emissions forecasts. These forecasts assume that most or all of the additional oil and gas that can be transported by the Project will be produced and moved to market by some other mode if the project does not proceed.

As a result, the Project and any growth in production associated with the Project, are not likely to increase oil sands emissions above the Alberta legislated cap on oil sands emissions of 100 Mt of CO₂ equivalent per year.

finale de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour 2023 visant à réduire les émissions de GES (recommandation 10). Ces mesures pourraient notamment faciliter l'utilisation de carburants à faible émission de carbone et de technologies économes en énergie, ainsi que des exigences visant à compenser toute augmentation des émissions dans le milieu marin au-delà d'une année de référence donnée. La recommandation demande au gouvernement d'élaborer des mesures connexes et de surveiller les réductions de GES qui en résultent. L'Office a conclu que, si le gouvernement donnait suite à sa recommandation lui suggérant d'élaborer et d'appliquer des mesures de réduction des émissions de GES conformes à la stratégie finale de l'OMI d'ici 2023, les émissions de GES provenant de l'expédition liée au Projet seraient réduites. L'ONE a également noté que les navires de transport liés au projet sont tenus de respecter toutes les exigences fédérales et internationales en matière d'émissions, y compris les normes relatives au combustible de soute. En outre, l'Office estime qu'avec les nouvelles normes d'efficacité énergétique adoptées par l'OMI en 2011 et les règlements prévus pour la norme fédérale sur les carburants propres, les émissions de GES liées au projet seront encore davantage réduites. Le gouvernement a l'intention de mettre en œuvre cette recommandation.

Conformément aux principes provisoires, Environnement et Changement climatique Canada (ECCC) a effectué une évaluation des émissions potentielles de GES associées aux activités en amont associées au projet. ECCC a publié le 19 mai 2016 une version préliminaire du rapport d'évaluation pour consultation publique et une version définitive le 25 novembre 2016. ECCC a conclu qu'il était peu probable que le projet entraîne des émissions supplémentaires par rapport à celles déjà incluses dans les projections d'émissions nationales du Canada. L'évaluation d'ECCC a indiqué que le projet augmenterait la capacité du pipeline d'environ 590 000 barils par jour. ECCC a estimé que les émissions associées à la production de ce pétrole et de ces gaz supplémentaires seraient d'environ 13 à 15 Mt d'équivalent CO₂ par an. Toutefois, ECCC a également conclu qu'il était peu probable que ces émissions s'ajoutent aux émissions déjà incluses dans les projections d'émissions nationales du Canada pour le secteur du pétrole et du gaz. En effet, la capacité de pipeline supplémentaire attribuable au projet ne serait pas susceptible d'entraîner une augmentation de la production de pétrole au-delà des augmentations déjà intégrées dans les prévisions d'émissions du Canada. Ces prévisions supposent que la majeure partie ou la totalité des hydrocarbures et du gaz supplémentaire pouvant être transportés par le projet seront produits et acheminés au marché par un autre mode si le projet n'est pas réalisé.

Par conséquent, il est peu probable que le projet et toute augmentation de la production qui lui est associée augmentent les émissions dues aux sables bitumineux au-delà du plafond imposé par la législation de l'Alberta

Air pollution

Since the issuance of the Board's OH-001-2014 Report in May 2016, Trans Mountain prepared an updated air quality assessment for the Project, which assumed the inclusion of tanker ship boiler emissions from three berth locations, three anchorage locations, and under way vessels. Trans Mountain also filed an air quality assessment report that was prepared for the Vancouver Fraser Port Authority (VFPA) that is consistent with the VFPA permit application process.

Alternative means of carrying out the project

The initial review of the Project included extensive evidence and considerations for various alternate marine terminal locations, alternate shipping routes and pipeline routes as well as alternatives to the Project itself, such as oil by rail transportation. The Board also required Trans Mountain to provide a rationale for choosing Westridge Marine Terminal as the preferred alternative. Trans Mountain said that it considered both northern and southern route alternatives, but favoured expansion of the existing system south over northern lateral and terminal due to greater technical challenges, increased footprint and potential impact, and greater costs and uncertainty. Trans Mountain also provided reasoning for eliminating alternative southern locations. For the MH-052-2018 Reconsideration hearing, the Board considered the additional evidence submitted by intervenors and comments related to technical and economic feasibility of alternative marine terminal locations, including Roberts Bank and Kitimat. The Board found that the selection of general areas considered by Trans Mountain as alternatives in each of the northern-leg and southern-leg options for the Project was reasonable.

Economic impacts

The NEB concluded in its Initial Report, after weighing evidence submitted in favour and against the Project, that forecasted supply and market demand growth, combined with robust contractual and financial underpinnings for the Project, demonstrate that the facilities would generate high utilization rates based on market demand. The NEB noted considerable national and regional economic benefits for Canada, including increased access to diverse markets for Canadian oil, jobs created across Canada, the development of local and Indigenous individuals, communities, and businesses, direct spending on pipeline materials in Canada and considerable revenue to various levels of government. Access to markets other than the U.S. market is considered a strategic economic advantage to Canada.

concernant les émissions de sables bitumineux de 100 Mt d'équivalent CO₂ par an.

Pollution de l'air

Depuis la publication du rapport OH-001-2014 de l'Office en mai 2016, Trans Mountain a préparé une mise à jour de l'évaluation de la qualité de l'air dans le cadre du projet, qui supposait l'ajout d'émissions découlant des chaudières de pétroliers situés à trois postes de mouillage, de trois postes d'ancrage et des navires faisant route. Trans Mountain a aussi déposé un rapport d'évaluation de la qualité de l'air préparé pour l'Administration portuaire Vancouver Fraser (APVF) qui est compatible avec le processus de demande de permis de l'APVF.

Solutions de rechange pour la réalisation du projet

L'examen initial du projet portait sur une grande quantité de données probantes et de considérations relatives à différents emplacements pour les terminaux maritimes et les tracés de pipeline, ainsi qu'à des solutions de rechange au projet lui-même, comme le transport ferroviaire du pétrole. L'Office a aussi exigé que Trans Mountain justifie le choix du terminal maritime Westridge comme option à privilégier. Trans Mountain a dit avoir envisagé d'autres tracés au nord et au sud, mais qu'elle a préféré celle du jumelage du réseau actuel au sud, plutôt qu'un déplacement latéral et un terminal situé au nord, en raison d'énormes difficultés techniques, de l'empreinte et des répercussions potentielles accrues, ainsi que des coûts et de l'incertitude plus élevés. Trans Mountain a aussi fourni des motifs pour l'élimination des autres tracés au sud. Lors des audiences de réexamen MH-052-2018, l'Office a tenu compte des données probantes additionnelles fournies par les intervenants et des commentaires sur la faisabilité technique et économique des autres sites du terminal maritime, y compris les sites de Roberts Bank et de Kitimat. L'Office a jugé que le choix des autres emplacements généraux que Trans Mountain a fait au nord et au sud était raisonnable.

Retombées économiques

Dans son rapport initial, l'Office a conclu qu'après avoir soupesé tous les éléments de preuve pour et contre le projet, les prévisions de croissance de l'offre et de la demande du marché combinées à des structures contractuelles et financières solides à l'appui du projet démontraient que les installations généreraient des taux d'utilisation élevés compte tenu de la demande du marché. L'Office a décelé d'importantes retombées économiques nationales et régionales pour le Canada, dont un accès accru à différents marchés pour le pétrole canadien, la création d'emplois à l'échelle du Canada, le développement des individus, des communautés et des entreprises locales et autochtones, les dépenses directes associées aux matériaux servant à la fabrication de pipelines au Canada, ainsi que des revenus considérables perçus par différents ordres

The NEB noted that the Project is underpinned by firm commitments from shippers for approximately 80% (707 000 b/d) of the nominal capacity of the expanded pipeline system, in the form of long-term (15 or 20 years) contract commitments. The NEB proposed Condition 57, requiring Trans Mountain to file with the Board 90 days prior to construction, a signed confirmation that secured agreements or contracts remain in force with shippers for a minimum 60% of its total capacity. The existing Trans Mountain system has been running at full capacity and has been oversubscribed since 2006, underscoring the strong market demand for additional capacity on the Project. The Project is expected to increase the value of Canadian oil by unlocking access to world markets. Following a review process, the NEB found the economic arguments in favour of project benefits and the methodology (as outlined in the Muse-Stancil report) used to calculate those benefits were both reasonable. Trans Mountain said the largest contribution of the Project to tax revenues and investment would come from higher prices that oil producers would get for their oil (netbacks) across the whole Western Canadian Sedimentary Basin (WCSB). The NEB noted that the need for the Project is not negated by short-term market fluctuations.

Based on evidence it submitted to the NEB, Trans Mountain estimated \$73 billion in increased revenues for producers over 20 years. Higher Canadian oil export prices are also expected to increase tax contributions from oil and gas corporate income taxes and dividends. This fiscal benefit to governments was estimated to be \$46 billion, over the same period. These figures underscore the point that these benefits are substantial. Significant Indigenous economic benefits as a result of Mutual Benefit Agreements are also expected.

Based on the investment in the Project and the proponent construction plans in the initial review, the Project would create many jobs across Canada. An estimated 400–600 workers per spread would be needed for pipeline construction; between 60 and 370 workers would be needed for tank construction; 95 workers would be needed for the Westridge Marine Terminal; and 443 jobs are expected to be created over the first 20 years of operation.

For its consideration of the Project's economic impact, the GIC had a range of current and historical information

de gouvernement. L'accès à des marchés autres que celui des États-Unis constitue un avantage économique stratégique pour le Canada.

L'Office a souligné que le projet repose sur des engagements fermes des expéditeurs pour environ 80 % (soit 707 000 b/j) de la capacité nominale du réseau pipeline agrandi, sous forme d'engagements contractuels à long terme (15 ou 20 ans). La condition 57 que propose l'Office exige de Trans Mountain qu'elle dépose auprès de l'Office, 90 jours avant la construction, une confirmation dûment signée selon laquelle des ententes ou des contrats signés avec les expéditeurs restent en vigueur pour un minimum de 60 % de la capacité totale. Le réseau actuel de Trans Mountain fonctionne au maximum de sa capacité et est sursollicité depuis 2006, ce qui démontre la forte demande du marché pour la capacité supplémentaire du projet. On prévoit que le projet accroîtra la valeur du pétrole canadien en débloquent l'accès aux marchés mondiaux. À l'issue de l'examen, l'ONE a estimé que les arguments économiques favorables aux avantages du projet et la méthodologie (selon le rapport de Muse-Stancil) permettant de calculer ces avantages étaient raisonnables. Selon Trans Mountain, la contribution la plus importante du projet aux recettes fiscales et aux investissements proviendrait des prix plus élevés que les producteurs de pétrole obtiendraient pour leur pétrole (revenus nets) dans l'ensemble du bassin sédimentaire de l'Ouest canadien (BSOC). L'Office a indiqué que les fluctuations du marché à court terme n'invalident pas la nécessité du projet.

D'après des éléments de preuve soumis à l'ONE, Trans Mountain a estimé que les revenus des producteurs augmenteraient de 73 milliards de dollars sur 20 ans. La hausse des prix d'exportation du pétrole canadien devrait également augmenter les recettes fiscales grâce aux impôts sur le revenu et aux dividendes des entreprises pétrolières et gazières. L'avantage fiscal pour les gouvernements est estimé à 46 milliards de dollars, pour cette même période. Ces chiffres montrent que ces avantages sont importants. On s'attend aussi à ce que le projet produise d'importantes retombées économiques pour les Autochtones en raison des Ententes sur les avantages mutuels.

Eu égard à l'investissement inhérent au projet et aux plans de construction du promoteur fournis lors de l'examen initial, le projet créerait de nombreux emplois partout au Canada. On estime que de 400 à 600 travailleurs seraient nécessaires par tronçon lors de la construction du pipeline; entre 60 et 370 travailleurs seraient nécessaires pour la construction du réservoir; 95 travailleurs seraient requis pour le terminal maritime Westridge; 443 emplois devraient être créés au cours des 20 premières années d'exploitation.

Pour l'examen des retombées économiques du projet, le gouverneur en conseil disposait de toute une gamme

available to it, including the Reconsideration Report and the information referred to the GIC through the Phase III consultation process.

Consultations

Crown consultations with Indigenous peoples on the Project were conducted in 2013–2016 and following the FCA decision, the Crown reinitiated Phase III consultations in fall of 2018. The NEB conducted a public hearing process in 2014–2016 for the initial review of the Project and then again for the reconsideration in 2018–2019.

Initial Indigenous Crown consultations

During the initial NEB review of the project (2014–2016), 73 Indigenous groups (representing 83 Indigenous communities) participated as intervenors in the hearing and provided their comments, views and evidence through written submissions and oral evidence to the Board. A total of 35 Indigenous groups and individuals provided oral traditional evidence to the Board during the hearing. To date, the proponent has concluded benefit agreements with 43 Indigenous groups.

The Crown has a legal duty to consult and, where appropriate, accommodate when the Crown contemplates conduct that might adversely impact potential or established Aboriginal or Treaty rights. Consistent with the approach taken on other major pipeline projects, the consultation process with potentially impacted Indigenous groups was carried out in four phases: Phase I – Early Engagement (December 2013–April 2014): The Crown communicated project information and the planned Crown consultation process to potentially affected Indigenous groups via correspondence and a series of early engagement meetings; Phase II – NEB Hearings (April 2014–February 2016): Indigenous groups were able to participate in the NEB hearing process as commenters or intervenors in order to have their concerns placed on the hearing record; Phase III – Government Decision (February 2016–November 2016): the Crown engaged in consultation meetings and exchanged correspondence with Indigenous groups in order to identify each Indigenous group's issues and concerns that had not been adequately addressed by the NEB's conditions or by legally binding proponent commitments; Phase IV – Regulatory Authorizations (if necessary): following a GIC decision to approve the Project, implicated departments consulted with Indigenous groups prior to the issuance of any necessary regulatory permits.

d'informations actuelles et historiques, notamment le rapport de réexamen et les informations transmises au GC dans le cadre du processus de consultation de la phase III.

Consultations

Les consultations de la Couronne auprès des peuples autochtones sur le projet ont eu lieu de 2013 à 2016 et, à la suite de la décision de la CAF, la Couronne a repris les consultations de la phase III à l'automne 2018. De 2014 à 2016, l'ONE a mené les audiences publiques pour l'examen initial du projet, et à nouveau pour le réexamen de 2018 à 2019.

Consultations initiales de la Couronne auprès des Autochtones

Au cours de l'examen initial du projet par l'ONE (2014 à 2016), 73 groupes autochtones (représentant 83 collectivités autochtones) ont participé à l'audience à titre d'intervenants et ont présenté leurs commentaires, points de vue et données probantes à l'Office par des présentations écrites et des preuves orales. Au total, 35 groupes et individus autochtones ont produit des preuves traditionnelles orales à l'Office durant les audiences. Jusqu'ici, le promoteur a conclu des Ententes d'avantages mutuels avec 43 groupes autochtones.

La Couronne a l'obligation légale de consulter et, le cas échéant, de prendre des mesures d'accommodement lorsqu'elle envisage une conduite susceptible d'avoir des répercussions néfastes sur des droits ancestraux ou issus de traités, qu'ils soient établis ou potentiels. En accord avec l'approche adoptée pour l'évaluation des grands projets de pipeline, le processus de consultation auprès des groupes autochtones potentiellement touchés a été mis en œuvre en quatre phases : Étape I, les consultations initiales (décembre 2013 à avril 2014) : la Couronne a communiqué des informations sur le projet et le processus prévu de consultation aux groupes autochtones potentiellement touchés par correspondance et grâce à une série de réunions d'amorçage du dialogue précoce; Étape II, les audiences de l'Office (avril 2014 à février 2016) : les groupes autochtones ont pu participer au processus d'audience de l'ONE en tant que commentateurs ou intervenants afin que leurs préoccupations soient consignées au compte rendu des audiences; Étape III, la décision du gouvernement (février 2016 à novembre 2016) : la Couronne a organisé des réunions de consultation et communiqué par écrit avec des groupes autochtones pour identifier les problèmes et les préoccupations de chaque groupe autochtone qui n'avaient pas encore été traités de manière adéquate par les conditions de l'ONE ou par les engagements légalement contraignants du promoteur du projet; Étape IV, les autorisations réglementaires (le cas échéant) : après la décision du GC d'approuver le projet, les ministères concernés ont consulté les groupes autochtones avant de délivrer les permis réglementaires requis.

To evaluate the adequacy of the consultations, including accommodations, Natural Resources Canada (NRCan) assessed each Phase of the process, and evaluated a range of elements including the opportunities for engagement, issues raised, proposed mitigation measures, the Board responses and conditions and other relevant measures. The assessment was reflected in a written report, the 2016 Consultation and Accommodation Report (CAR). The CAR documented the Crown's consultation process with 117 Indigenous groups. Concerns from Indigenous groups expressed during the consultation process included cumulative impacts from increased marine shipping, risks related to land-based and marine spill impacts to asserted title and need for consent, uncertainty around proponent compliance with NEB conditions, and concerns with the existing pipeline.

2016 accommodation measures

To respond to Indigenous community concerns, the Government committed \$64.7 million in funding for the Indigenous Advisory and Monitoring Committee (IAMC). The IAMC was intended by government to be an accommodation in response to Indigenous concerns about the Trans Mountain Expansion Project (TMX). Following a co-development process, which established the IAMC-TMX and Indigenous representation, the Committee began work to dialogue and to address the concerns of the Indigenous communities. The IAMC has been working with the Government, federal regulators, and the proponent to monitor and provide advice on project activities over the full life cycle of the project. The IAMC is a collaborative forum, not a rights-holding or representative body. In order to enable all potentially impacted Indigenous communities in the pipeline corridor to participate regardless of their position on the Project, the Terms of Reference make clear that all parties participate on a "without prejudice" basis. The Committee is mandated to provide advice to the NEB and other regulators on environmental, safety and socio-economic issues related to the performance of the Project, the broader NEB-regulated pipeline corridor, the marine terminal and marine shipping over the life cycle of the Trans Mountain Expansion Project and the existing Trans Mountain pipeline corridor. Between December 2017 and November 2018, IAMC Indigenous Monitors participated with regulators in 10 inspections and site visits, and in five emergency management exercises.

Pour évaluer la pertinence des consultations, y compris les mesures d'accommodement, Ressources naturelles Canada (RNCa) a évalué chaque phase du processus et un éventail d'éléments, notamment les occasions de dialogue, les problèmes soulevés, les mesures d'atténuation proposées, les réponses et les conditions de l'Office et d'autres mesures pertinentes. L'évaluation a été consignée dans un rapport écrit, le Rapport de consultation et d'accommodement de 2016 (RCA). Le RCA a donc consigné par écrit le processus de consultation de la Couronne avec 117 groupes autochtones. Les préoccupations exprimées par les groupes autochtones au cours du processus de consultation comprenaient les effets cumulatifs de l'augmentation du transport maritime, les risques liés aux répercussions des déversements de pétrole sur terre et en mer sur les titres revendiqués et la nécessité du consentement, les incertitudes quant au respect par le promoteur des conditions de l'ONE, et les préoccupations concernant le pipeline existant.

Mesures d'accommodement en 2016

Pour répondre aux préoccupations de la communauté autochtone, le gouvernement a fourni une somme de 64,7 millions de dollars pour la création du Comité consultatif et de surveillance autochtone (CCSA). Ce comité se veut aux yeux du gouvernement une mesure d'accommodement en réponse aux préoccupations des Autochtones sur le projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain (PARTM). À la suite d'un processus d'élaboration conjointe, qui a établi le CCSA pour le PARTM et des représentations des Autochtones, le Comité a amorcé le dialogue et le traitement des préoccupations des communautés autochtones. Le CCSA collabore depuis avec le gouvernement, les organismes de réglementation fédéraux et le promoteur afin de surveiller les activités du projet et de fournir des conseils sur celles-ci tout au long du cycle de vie du projet. Le CCSA est un forum de collaboration et non un organisme de représentation ou détenant des droits. Afin de permettre à toutes les communautés autochtones potentiellement touchées par le tracé du pipeline de participer au processus, sans égard à leur prise de position sur le projet, le mandat indique clairement que toutes les parties y participent « sous réserve de tous les droits ». Le Comité est chargé de prodiguer des conseils à l'ONE et aux autres organismes de réglementation concernant les enjeux environnementaux, socioéconomiques et en matière de sécurité associés à la réalisation du projet, au tracé général du pipeline réglementé par l'Office, au terminal maritime et au transport maritime au cours du cycle de vie du projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain et au tracé actuel du pipeline de Trans Mountain. Entre décembre 2017 et novembre 2018, des surveillants autochtones du CCSA ont participé, avec les organismes de réglementation, à 10 inspections et visites sur les lieux, et à cinq exercices de préparation aux situations d'urgence.

The Government also advanced a new Economic Pathways Partnership (EPP) to complement actions taken by the proponent to support Indigenous groups to take full advantage of economic development opportunities. Partner departments hosted six interdepartmental EPP workshops across the four western provinces between June 2017 and February 2018 to discuss how the initiative can effectively respond to the needs identified by Indigenous communities, organizations and businesses. Through the EPP, partner departments have funded 10 projects in British Columbia and Alberta to date, valued at over \$4.5 million, to support Indigenous communities along the proposed Trans Mountain Expansion corridor.

Reinitiated Phase III consultations

Canada reinitiated Phase III consultations with a particular focus on rectifying the shortcomings identified by the Federal Court of Appeal. This included expanding the consultation team and building a consultation process that allowed for engaging in meaningful, two-way dialogue. Canada also undertook to design a process that would lead to a better understanding of the nature and scale of potential impacts on rights than the one that informed the 2016 consultation process. The consultations were focused on moving beyond listening and recording concerns to being able to provide concrete responses to the concerns that get raised at the consultation tables.

On September 28, 2018, Natural Resources Canada wrote to Indigenous groups potentially impacted by the Project-related marine shipping, encouraging them to participate in the NEB process. In this communication, the Crown made it clear that it intends to rely on the NEB reconsideration process, to the extent possible, to fulfill the legal duty to consult on Project-related marine shipping.

On October 3, 2018, the Government announced that it would reinitiate Phase III consultations on the Project. Following the announcement, the Minister of Natural Resources wrote to these potentially impacted Indigenous groups on October 5, 2018, outlining the Government's intentions to engage in a specific and focused dialogue on the Project. The Government also appointed former Supreme Court of Canada Justice, the Honourable Frank Iacobucci, as a Federal Representative to oversee both procedural and substantive consultation matters. In reinitiating Phase III consultations, work was being guided by four core objectives: consult with all Indigenous groups that are potentially impacted by the Project; tailor consultations to reflect the potential impacts, preferences and capacities of each group and outstanding concerns with the Project from the existing Phase III consultations; consult meaningfully through a substantive two-way dialogue

-Le gouvernement a aussi conclu un nouveau Partenariat de parcours économiques (PPE) qui complètera les mesures déjà prises par le promoteur afin d'aider les groupes autochtones à tirer pleinement profit des possibilités de développement économique. Entre juin 2017 et février 2018, des ministères partenaires ont organisé six ateliers interministériels sur le PPE dans les quatre provinces de l'Ouest afin de discuter de la manière dont l'initiative peut combler, de manière efficace, les besoins déterminés par les communautés, les organisations et les entreprises autochtones. Grâce au PPE, les ministères partenaires ont financé, jusqu'à maintenant, 10 projets en Colombie-Britannique et en Alberta. Ces projets, de plus de 4,5 millions de dollars, cherchaient à soutenir les communautés autochtones le long du tracé proposé de PARTM.

Reprise des consultations de la phase III

Le Canada a repris les consultations de la phase III, en mettant surtout l'accent sur la correction des lacunes trouvées par la Cour d'appel fédérale (CAF). Cela comprenait notamment l'agrandissement de l'équipe de consultation et l'établissement d'un processus de consultation qui permet d'entreprendre un dialogue mutuel significatif. Le Canada a aussi conçu un processus qui permettrait de mieux comprendre la nature et l'ampleur des répercussions éventuelles sur les droits par rapport au processus de consultation de 2016. En plus de permettre l'écoute et la prise en note des préoccupations, les consultations ont aussi servi à fournir des réponses concrètes aux préoccupations soulevées lors des tables de consultation.

Le 28 septembre 2018, Ressources naturelles Canada a écrit aux groupes autochtones potentiellement touchés par le transport maritime associé au projet, les incitant à prendre part au processus de l'ONE. Dans ce message, la Couronne a indiqué clairement qu'elle comptait s'appuyer sur le processus de réexamen de l'ONE, dans la mesure du possible, pour satisfaire son obligation légale de consulter par rapport au transport maritime relié au projet.

Le 3 octobre 2018, le gouvernement a annoncé qu'il reprendrait les consultations de la phase III du projet. À la suite de cette annonce, le 5 octobre 2018, le ministre des Ressources naturelles a écrit à ces groupes, indiquant que le gouvernement avait l'intention d'amorcer un dialogue ciblé et précis avec les groupes autochtones sur le projet. Le gouvernement a aussi nommé l'ancien juge à la Cour suprême du Canada, l'honorable Frank Iacobucci, à titre de représentant fédéral pour surveiller les questions procédurales et de fond touchant le processus de consultation. Lors de la reprise des consultations de la phase III, les travaux reposaient sur quatre objectifs clés : consulter tous les groupes autochtones potentiellement touchés par le projet; adapter les consultations pour tenir compte des répercussions potentielles, des préférences et de la capacité de chaque groupe, ainsi que des préoccupations relatives au projet qui n'ont pas été prises en considération

and accommodations, where appropriate; and consult in a way that is fully consistent with meeting Canada's obligations under section 35 of the *Constitution Act, 1982*, and the Government's commitments to advance reconciliation with Indigenous peoples, including its pledge to implement the United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples (UNDRIP).

In response to requests from Indigenous groups, on April 17, 2019, the Governor in Council issued Order in Council P.C. 2019-0378 pursuant to subsection 54(3) of the NEB Act, extending the time limit for making the order referred to in subsection 54(1) of that Act to June 18, 2019, in respect of the Project, in order to ensure adequate time to conclude the reinitiated Phase III consultations with Indigenous peoples.

In a publicly released mandate, the consultation teams were instructed to consult and discuss accommodation measures with Indigenous groups in a meaningful and responsive two-way dialogue. The mandate was grounded in an understanding of past accommodation measures, as well as known outstanding Indigenous concerns. It was informed by an existing information base that included the Crown Consultation and Accommodation Report that was used to support the 2016 decision; an engagement record that had been built since the November 2016 decision; and available information from Trans Mountain Corporation's engagement with Indigenous communities. Indigenous groups were also advised at the outset of the consultation process that participant funding would be made available in order to support their immediate engagement in the development of a Crown consultation approach and their consultations with Crown representatives on a longer-term basis regarding outstanding concerns related to the Project.

Throughout the reinitiated Phase III process, Canada sent a number of letters to communities in order to advise about and seek input into the consultation process. To further enhance transparency, Canada launched a website to serve as a focal point to engage Canadians on the Phase III process and the Project.

In response to the Court concern that initial consultations for the Project lacked someone "with the confidence of Cabinet" who could engage interactively, Canada established a system to communicate and seek direction from senior management and decision makers, including all Cabinet Ministers, on the issues being raised at the consultation table. This empowered the consultation teams to engage in a true two-way dialogue, both at the table and through correspondence. The Minister of Natural

lors des consultations de la phase III déjà tenues; consulter de manière significative grâce à un dialogue mutuel et des mesures d'accommodement, s'il y a lieu; mener des consultations dignes des obligations du Canada en vertu de l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982*, et les engagements du gouvernement visant à favoriser la réconciliation avec les peuples autochtones, y compris sa promesse concernant la mise en œuvre de la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones (DNUDPA).

En réponse aux demandes présentées par les groupes autochtones, le 17 avril 2019, la GC, par le décret C.P. 2019-0378, conformément au paragraphe 54(3) de la Loi sur l'Office, a prorogé le délai pour prendre le décret visé au paragraphe 54(1) de cette loi au 18 juin 2019, relativement au projet, pour accorder suffisamment de temps à la reprise des consultations de la phase III avec les peuples autochtones.

Grâce à un mandat rendu public, on a demandé aux équipes chargées des consultations de consulter les groupes autochtones en promouvant un dialogue mutuel, constructif et attentif, et de discuter des mesures d'accommodement. Le mandat se fondait sur la compréhension des mesures d'accommodement antérieures, ainsi que les préoccupations connues des Autochtones restées encore insatisfaites. Il s'appuyait sur un ensemble d'informations existantes, dont le Rapport sur les consultations et les accommodements de la Couronne ayant servi à prendre la décision en 2016; un dossier de dialogue constitué depuis la décision prise en novembre 2016; des renseignements disponibles sur les interactions de Trans Mountain avec les communautés autochtones. Les groupes autochtones ont aussi été informés, au début du processus de consultation, qu'une aide financière serait offerte aux participants afin de soutenir leur participation immédiate à l'élaboration d'une approche de consultation de la Couronne et aux consultations avec les représentants de la Couronne à plus long terme concernant leurs préoccupations non réglées liées au projet.

Tout au long du processus pour la reprise de la consultation de la phase III, le Canada a envoyé des lettres aux communautés afin de les informer du processus de consultation et de les inciter à y prendre part. Pour plus de transparence, le Canada a lancé un site Web servant de référence pour informer les Canadiens au sujet du processus de consultation de la phase III et du projet.

En réponse aux préoccupations de la Cour selon lesquelles les consultations initiales sur le projet se sont déroulées en l'absence d'une personne ayant « la confiance du Cabinet » et pouvant dialoguer interactivement, le Canada a établi un mécanisme pour communiquer avec la haute direction et les décideurs, dont tous les ministres du Cabinet, et obtenir d'eux les orientations sur les enjeux soulevés à la table de consultation. Cela a permis aux équipes de consultation de participer à un véritable dialogue, autant

Resources provided regular updates to ministerial colleagues, and met with consultation leads and Justice Iacobucci to discuss the consultations process and specific accommodations. Since August 2018, the Minister of Natural Resources has held 46 ministerial meetings with over 65 Indigenous groups along the Project route to help in building relationships and supporting meaningful engagement.

The Crown Consultation and Accommodation Report (CCAR) examines the impact of the Project on Indigenous issues in five general areas: Impacts on Hunting, Trapping and Gathering; Impacts on Freshwater Fishing; Impacts on Marine Fishing and Harvesting; Impacts on Other Traditional and Cultural Practices; Impacts on Aboriginal Title. It also considers other elements of concern that were raised consistently by Indigenous groups across a number of consultations, such as the potential impact of the Project in the case of land or marine accidents and malfunctions. The area where potential impacts were identified was considered in greater detail to examine

- Potential impacts — Canada's understanding of the potential impacts on Indigenous interests and concerns, including asserted or established Aboriginal and Treaty rights and title;
- NEB conclusions — issue specific conclusions from the 2019 NEB Reconsideration Report;
- Indigenous perspectives — Canada's understanding of the perspectives and concerns of Indigenous groups on this specific Indigenous interest (each group was also provided a group-specific annex for comment). These annexes provided more contextual detail related to that particular Indigenous community. In addition to being invited to contribute to group-specific annexes, each group was invited to provide an annex in its own voice; and
- Crown analysis — Canada's analysis of the impact on Indigenous rights and interests.

The Crown Consultations and Accommodation Report was provided to all Cabinet Ministers prior to the GIC decision and was made public subsequent to the decision. The CCAR also highlights the ways in which the conditions that the NEB has set out for the Project will contribute to avoiding or mitigating the impact of the Project on Indigenous interests. In addition, the federal Crown has made, and continues to make, investments in areas that address many of the Indigenous concerns related to the Project. Canada has taken steps in a number of areas to

à la table que par correspondance. Le ministre des Ressources naturelles a fait régulièrement des mises à jour pour informer ses collègues ministres, et a rencontré les responsables des consultations et le juge Iacobucci afin de discuter du processus de consultation et des accommodements particuliers. Depuis août 2018, le ministre des Ressources naturelles a tenu 46 réunions ministérielles avec plus de 65 groupes autochtones le long du tracé du projet, afin de développer des relations et de soutenir un dialogue significatif.

Le Rapport sur les consultations et les accommodements de la Couronne (RCAC) examine les répercussions du projet sur les enjeux autochtones dans cinq domaines généraux : les incidences sur la chasse, le piégeage et la cueillette; les répercussions sur la pêche en eau douce; les impacts sur la pêche et la récolte en mer; les répercussions sur les autres pratiques traditionnelles et culturelles; les impacts sur les titres autochtones. Il tient aussi compte d'autres éléments préoccupants mentionnés constamment par les groupes autochtones au cours des consultations comme les répercussions potentielles du projet en cas d'accidents terrestres ou maritimes et de défauts. Le domaine où des répercussions potentielles ont été identifiées a été soigneusement étudié en regard des points suivants :

- Répercussions potentielles — la compréhension qu'a le Canada des répercussions potentielles sur les intérêts et les préoccupations autochtones, y compris les droits ancestraux et issus de traités allégués ou établis et les titres.
- Conclusions de l'ONE — les conclusions sur des enjeux tirés du Rapport de réexamen de l'ONE de 2019.
- Perspectives des Autochtones — la compréhension qu'a le Canada des perspectives et des préoccupations des groupes autochtones à l'égard de cet intérêt autochtone particulier (on a aussi remis à chaque groupe une annexe propre au groupe pour commentaires.) Ces annexes fournissaient davantage d'informations contextuelles à une communauté autochtone en particulier. En plus d'être invité à participer à la rédaction des annexes propres au groupe, on a invité chaque groupe à fournir sa propre annexe.
- Analyse de la Couronne — l'analyse des répercussions sur les droits et les intérêts autochtones faite par le Canada.

Le Rapport sur les consultations et les accommodements de la Couronne (RCAC) a été remis à tous les ministres du Cabinet avant la décision de la GC et rendu public après celle-ci. Le RCAC souligne également la manière dont les conditions que l'ONE a proposé imposer pour le projet contribueront à éviter ou à atténuer les répercussions du projet sur les intérêts autochtones. De plus, la Couronne fédérale a réalisé et continue de faire des investissements dans des domaines qui répondent à de nombreuses préoccupations autochtones sur le projet. Le Canada a pris des

address Indigenous concerns about a particular issue (e.g. conservation and recovery areas for caribou), which will also contribute to mitigating or minimizing the effect of the Project in these areas. Canada's efforts in this area include measures on pipeline safety, environmental response, species at risk, fish and fish habitat protection and GHG reduction and climate change adaptation. The CCAR highlights some of those areas specifically, including the Oceans Protection Plan and the Whales Initiative. NRCan sent the final CCAR to Indigenous groups, reflecting feedback received over the five-week consultation period on the draft, as well as 45 independent submissions from Indigenous groups to ministers summarizing their views of the reinitiated Phase III process.

New accommodation measures

The CCAR also sets out how the impacts of the Project on Indigenous interests can be avoided or mitigated. Many of the recommended 156 conditions by the NEB, the proponent's commitments under Impact Benefit Agreements, and previously announced Government programs such as the Oceans Protection Plan, will contribute to avoiding or mitigating many of the potential impacts of the Project. However, a number of specific, targeted accommodations measures were developed and proposed as part of the consultations. These were designed specifically to respond to concerns raised by Indigenous groups in the consultations, and to address areas where the consultations highlighted the potential for an enhancement to existing efforts or to close a programming gap in a particular area. Some of the initiatives address cumulative impacts that go beyond the Project and cover an ecosystem or a region. These initiatives include the following:

1. **Salish Sea Initiative (SSI)**, a joint Indigenous-government governance structure, to be co-developed, with funding to support Indigenous capacity to better understand and put in place mechanisms to monitor and address cumulative effects in the Salish Sea.
2. **Co-Developing Community Response (CDCR)** would empower Indigenous communities along the marine route with knowledge, personnel, training and equipment to protect culturally important and sacred sites on their traditional territories and provide technology and tools to improve alerting, notifications and enhance communications before and during a marine incident.
3. **Enhanced Maritime Situational Awareness (EMSA)** to develop partnerships with Indigenous groups to pilot a new system and tailor it to user needs to increase domain awareness system in the Project area.

mesures dans certains domaines pour répondre aux préoccupations des autochtones touchant un problème particulier (par exemple celui portant sur les zones de conservation et de reconstitution du caribou), ce qui contribuera également à atténuer ou à minimiser les effets du projet dans ces zones. Les efforts du Canada dans ce domaine comprennent des mesures sur la sécurité des pipelines, la réponse environnementale, les espèces en péril, la protection du poisson et de son habitat, la réduction des GES et l'adaptation au changement climatique. Le RCAC met en évidence certains domaines spécifiques, notamment le Plan de protection des océans et l'Initiative sur les baleines. RNCan a envoyé la version définitive du RCAC aux groupes autochtones, reflétant les commentaires reçus au cours des cinq semaines de consultation sur l'ébauche, ainsi que 45 soumissions indépendantes des groupes autochtones aux ministres résumant leurs points de vue sur le processus de reprise de la phase III.

Nouvelles mesures d'accommodement

Le RCAC prévoit également comment éviter ou atténuer les répercussions du projet sur les intérêts des Autochtones. Bon nombre des 156 conditions recommandées par l'ONE, les engagements du promoteur dans le cadre des Ententes sur les répercussions et les avantages, et des programmes gouvernementaux annoncés précédemment, comme le Plan de protection des océans (PPO), contribueront à éviter ou à atténuer plusieurs des répercussions potentielles du projet. Cependant, certaines mesures d'accommodement précises et ciblées ont été élaborées et proposées lors des consultations. Elles ont été conçues précisément pour répondre aux préoccupations exprimées par les groupes autochtones lors des consultations, et afin de se pencher sur les domaines où les consultations ont montré un potentiel d'amélioration des efforts actuellement déployés ou pour consolider le programme dans un secteur particulier. Certaines initiatives abordent les effets cumulatifs qui dépassent le cadre du projet et couvrent un écosystème ou une région. Voici quelques-unes de ces initiatives :

1. **Initiative de la mer des Salish (IMS)**, une structure de gouvernance conjointe entre les Autochtones et le gouvernement, qui sera élaborée conjointement, dotée d'un financement pour appuyer la capacité des Autochtones à mieux comprendre et mettre en place des mécanismes permettant de surveiller les effets cumulatifs dans la mer des Salish et de s'y attaquer.
2. **Élaboration conjointe des interventions communautaires**, une mesure qui offrirait aux communautés autochtones le long de la route maritime les connaissances, le personnel, la formation et l'équipement nécessaires pour protéger les sites culturels et sacrés sur leurs territoires traditionnels, et leur fournirait la technologie et les outils nécessaires pour améliorer les alertes, les notifications et les communications avant et pendant un incident maritime.

4. **Marine Safety Equipment and Training (MSET)** to provide funding for safety equipment such as Automatic Identification Systems, marine radios, and emergency position-indicating radio beacons and funding for training to improve marine safety on the water.
5. **Quiet Vessel Initiative (QVI)** to test safe and effective quiet vessel technologies and operational practices that reduce underwater noise at its source as a complement to various other measures currently underway to support the recovery of the Southern Resident Killer Whale (e.g. other reductions in physical and acoustic disturbance, reduction of containments and increased prey availability).
6. **Aquatic Habitat Restoration Fund (AHRF)** that would support collaboration with Indigenous groups to protect and restore aquatic habitats in the vicinity of the Project.
7. **Terrestrial Cumulative Effects Initiative (TCEI)** to collaborate with Indigenous communities regarding cumulative effects of development on the land, including the Project's further contribution to these effects. The TCEI will include capacity building, funding for communities to participate in the identification of ecosystem features of interest and baseline studies in the four sub-regions of the initiative.
8. **Terrestrial Studies Initiative (TSI)** to support Indigenous-led studies to gain a better understanding of the Project's potential land-based impacts, for example on traditional land use. This information could be used to inform cumulative effects monitoring or the construction, operations and maintenance phases of the Project.
3. **Initiative de connaissance améliorée de la situation maritime** permettra d'établir des partenariats avec les groupes autochtones afin de mener un projet pilote sur un nouveau système et l'adapter aux besoins des utilisateurs dans le but d'améliorer le système de vigilance dans la région du projet.
4. **Équipement et formation sur la sécurité maritime (EFSM)** vise à accorder un financement pour l'achat d'équipement de sécurité comme des Systèmes d'identification automatique, des radios maritimes et des radiobalises de localisation d'urgence et un financement pour la formation afin d'améliorer la sécurité maritime sur l'eau.
5. **Initiative de réduction du bruit des navires** vise à mettre à l'essai des technologies et des pratiques de fonctionnement sécuritaires et efficaces pour rendre les navires plus silencieux, ce qui réduit le bruit sous l'eau à sa source en plus des diverses autres mesures actuelles pour appuyer le rétablissement des populations d'ÉRS (par exemple les autres réductions des perturbations physiques et acoustiques, la réduction des confinements et la disponibilité accrue des proies).
6. **Fonds de restauration de l'habitat aquatique (FRHA)**, mesure qui appuierait la collaboration avec les groupes autochtones afin de protéger et de restaurer les habitats aquatiques situés à proximité du projet.
7. **Initiative d'évaluation des effets cumulatifs terrestres (IECT)**, mesure pour collaborer avec les communautés autochtones en ce qui concerne les effets cumulatifs du développement terrestre, y compris la contribution supplémentaire du projet à ces effets. L'IECT comprendra le renforcement des capacités, le financement des communautés pour participer à l'identification des caractéristiques d'intérêt des écosystèmes et des études de base et en cours dans les quatre sous-régions de l'initiative.
8. **Programme Initiative d'études terrestres (IET)**, mesure pour soutenir les études menées par les Autochtones pour mieux comprendre les impacts potentiels du projet sur les terres, notamment sur l'utilisation traditionnelle des terres. Ces informations pourraient être utilisées pour faciliter la surveillance des effets cumulatifs ou les phases de construction, d'exploitation et de maintenance du projet.

Public consultation

In line with the Government's Interim Strategy for assessing major energy projects, the Minister of Natural Resources set up a three-member Ministerial Panel (the Panel) for the Project in May 2016. The Panel's mandate was to solicit public input to inform the Government's decision on the Project and at the same time provide an opportunity for interested individuals and groups that did not obtain intervenor status during the NEB hearing to share their views. The Panel had to do the following: i) review

Consultation publique

Aux fins de la Stratégie provisoire adoptée par le gouvernement pour l'évaluation des grands projets énergétiques, le ministre des Ressources naturelles a mis sur pied, en mai 2016, un comité ministériel de trois membres, qui a été chargé de solliciter les commentaires du public pour éclairer la décision du gouvernement sur le projet, et en même temps, de donner la possibilité aux personnes et aux groupes intéressés qui n'ont pas obtenu le statut d'intervenant à l'audience de l'Office de donner leur avis. Le

and consider input from the public; ii) meet with local stakeholder representatives to engage the public and impacted communities along the pipeline and shipping route; iii) meet with Indigenous groups that wished to share their views with the Panel, noting that the Panel's work will complement, not substitute, the Crown consultations; and iv) submit a report to the Minister of Natural Resources no later than November 1, 2016.

In July and August 2016, the panel held 44 meetings in Alberta and British Columbia, which were attended by 2 400 people; 650 participants made direct presentations to the Panel. The Panel also received 20 154 email submissions from individuals and non-governmental organizations (NGOs), the majority of which were critical of the Project, citing First Nations rights, climate change, other environmental impacts and the need to transition to renewable energy. The minister of Natural Resources received a summary report from the Panel on November 1, 2016, that was made public.

At the same time, on behalf of the Panel, NRCan designed and managed an online questionnaire and portal to solicit public input on the Project. The portal accepted public input from June 30 to September 30, 2016. A total of 35 258 responses were submitted and 27 616 people completed the questionnaire. A majority of respondents were in favour of the Project, citing the public interest and economic benefits for Canada. A summary report of the questionnaire was made public.

About 77% of questionnaire participants supported the Project, while 98% of those who sent emails opposed it. However, the majority of participants in the Panel meetings opposed the Project. In making its decision on reconsidering the Project, the Government considered the Panel's report, previous and current public input, including through engagement on the Project by Cabinet ministers and the Prime Minister.

NEB reconsideration hearing

As per GIC direction, on October 12, 2018, the NEB commenced its hearing into the reconsideration of the Project. The hearing took place over 22 weeks, and included participation from 118 intervenors, including 52 Indigenous groups and 8 federal government departments. To support intervenors, the NEB provided \$4,981,760 in participant funding to 69 recipients, of which 82% was offered to Indigenous intervenors. The NEB also held 25 individual Oral Traditional Evidence sessions in Calgary, Victoria and Nanaimo. Between September 26 and October 3, 2018,

comité était chargé : a) d'examiner les commentaires du public et d'en tenir compte; b) de rencontrer les représentants locaux des parties intéressées pour mobiliser le public et les collectivités touchées le long du tracé du pipeline et de la route de navigation; c) de rencontrer les groupes autochtones qui souhaitaient donner leur avis au comité, en soulignant que les travaux du comité compléteraient les consultations de la Couronne, mais ne les remplaceraient pas; d) de soumettre un rapport au ministre des Ressources naturelles au plus tard le 1^{er} novembre 2016.

En juillet et en août 2016, le comité a organisé 44 réunions en Alberta et en Colombie-Britannique, auxquelles ont participé 2 400 personnes; 650 participants ont fait des observations directes au comité. Le comité a également reçu 20 154 commentaires par courriel de particuliers et d'organisations non gouvernementales (ONG), qui étaient majoritairement critiques à l'égard du projet, mentionnant les droits des Premières Nations, le changement climatique, d'autres répercussions environnementales et la transition nécessaire vers l'énergie renouvelable. Le ministre des Ressources naturelles a reçu un rapport sommaire du comité ministériel le 1^{er} novembre 2016, rapport qui a été rendu public.

En même temps, au nom du comité, RNCa a conçu et géré un questionnaire en ligne et un portail pour solliciter les commentaires du public sur le projet. Les commentaires du public ont été acceptés sur le portail du 30 juin au 30 septembre 2016. Au total, 35 258 réponses ont été envoyées et 27 616 personnes ont rempli le questionnaire. Une majorité des personnes qui ont répondu au questionnaire étaient favorables au projet, citant l'intérêt public et les retombées économiques pour le Canada. Un rapport sommaire du questionnaire a été publié.

Environ 77 % des répondants au questionnaire étaient pour le projet, alors que 98 % des personnes qui ont envoyé des courriels étaient contre. Toutefois, la majorité des participants aux réunions du comité étaient opposés au projet. En rendant sa décision sur le réexamen du projet, le gouvernement a tenu compte du rapport du comité, des commentaires passés et actuels du public, notamment grâce à la participation des ministres du Cabinet et du premier ministre au projet.

Audience de réexamen de l'ONE

Conformément à la demande du GC du 12 octobre 2018, l'ONE a débuté ses audiences pour le réexamen du projet. Les audiences se sont déroulées sur une période de 22 semaines et 118 intervenants y ont participé, dont 52 groupes autochtones et 8 ministères du gouvernement fédéral. Pour appuyer les intervenants, l'ONE a accordé un montant de 4 981 760 dollars d'aide financière aux participants à 69 bénéficiaires; 82 % de cette somme a été versée à des intervenants autochtones. L'ONE a aussi organisé 25 séances de présentation de la preuve traditionnelle

the Board held a process through which individuals and groups could apply or register to participate in the MH-052-2018 hearing. Individuals who were not granted intervenor status, as well as any other member of the public, were able to file a letter of comment on the hearing record by November 20, 2018.

On December 6, 2018, in Order in Council P.C. 2018-1520, the Government appointed Mr. John A. Clarkson of Sooke, British Columbia, as a Marine Technical Advisor (Advisor) to the Board. Mr. Clarkson has been appointed pursuant to section 10 of the *National Energy Board Act* to assist the Board in an advisory capacity. All advice provided to the Board appeared on the public record and is included in the Reconsideration Report.

Participation by government departments

Transport Canada — provided evidence, as requested by the NEB, with respect to potential mitigation measures for GHG emissions from Project-related shipping, Project-related shipping noise/disturbance within Southern Resident Killer Whale critical habitat, marine safety and security, and oil spill preparedness and response measures.

Environment and Climate Change Canada — provided evidence, as requested by the NEB, with respect to baseline and projected CO₂ GHG emissions from Project-related shipping to support Transport Canada's assessment of mitigation measures for GHG emissions from project tankers, SARA-listed species likely to be affected by Project-related marine shipping or that have critical habitat likely to be affected by such shipping, measures to monitor and minimize the impacts of Project-related shipping on marine birds, the properties of marine oil spills, and responses to oil spills.

Fisheries and Oceans Canada and the Canadian Coast Guard — participated as federal intervenors in the reconsideration hearing and filed evidence, as requested by the NEB, in relation to SARA-listed species likely to be affected by Project-related marine shipping, or that have critical habitat likely to be affected by such shipping, including Southern Resident Killer Whales, marine oil spills, and fishery closures in the area of Project-related marine shipping. DFO and the Canadian Coast Guard also responded to information requests related to their mandates.

orale à Calgary, à Victoria et à Nanaimo. Entre le 26 septembre et le 3 octobre 2018, l'Office a établi un processus permettant aux individus et aux groupes de demander à s'inscrire pour participer aux audiences MH-052-2018. Les personnes n'ayant pas obtenu le statut d'intervenant, ainsi que toute autre personne du public, ont pu verser une lettre de commentaires au dossier des audiences jusqu'au 20 novembre 2018 au plus tard.

Le 6 décembre 2018, par décret C.P. 2018-1520, le gouvernement a nommé M. John A. Clarkson de Sooke, en Colombie-Britannique, conseiller technique maritime (conseiller) à l'Office. M. Clarkson a été nommé en vertu de l'article 10 de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* pour aider l'Office à titre de conseiller. Tous les conseils prodigués à l'Office ont été consignés dans le dossier public et sont inclus dans le Rapport de réexamen.

Participation des ministères fédéraux

Transports Canada — a présenté des preuves, à la demande de l'ONE, relativement aux mesures d'atténuation potentielles pour les émissions de GES du transport maritime lié au projet, au bruit et aux perturbations du transport maritime lié au projet dans l'habitat essentiel des ÉRS, à la sûreté et à la sécurité maritime, ainsi qu'à la préparation et aux mesures d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures.

Environnement et Changement climatique Canada — a présenté des preuves, à la demande de l'ONE, relativement aux émissions de CO₂ (GES) de référence et projetées du transport maritime lié au projet pour appuyer l'évaluation par Transports Canada des mesures d'atténuation des émissions de GES des navires-citernes du projet, des espèces inscrites sur la liste de la LEP qui sont susceptibles d'être touchées par le transport maritime lié au projet ou qui ont un habitat essentiel susceptible d'être touché par un tel transport maritime, aux mesures pour surveiller et minimiser les impacts du transport maritime lié au projet sur les oiseaux marins, aux propriétés des déversements d'hydrocarbures en mer et aux interventions en cas de déversements d'hydrocarbures.

Pêches et Océans Canada et la Garde côtière canadienne — ont participé aux audiences de réexamen de l'ONE à titre d'intervenants fédéraux et ont déposé des preuves, à la demande de l'ONE, en rapport aux espèces inscrites sur la liste de la LEP potentiellement touchées par le transport maritime lié au projet, ou dont l'habitat essentiel est susceptible d'être touché par un tel transport maritime, notamment les ÉRS, aux déversements maritimes d'hydrocarbures et les fermetures de zones de pêche dans la région du transport maritime lié au projet. Le MPO et la Garde côtière canadienne ont également répondu aux demandes d'informations liées à leurs mandats.

Health Canada — provided evidence, as requested by the NEB, related to the potential human health effects of Project-related marine shipping, with a particular focus on the impacts on the health of Indigenous peoples, as well as risk mitigation measures and monitoring.

Natural Resources Canada — provided evidence, as requested by the NEB, with respect to the physical and chemical properties of marine oil spills, and spill responses applicable to Project-related marine shipping. Evidence included a growing body of research related to diluted bitumen fate and behaviour, and current government research initiatives.

Parks Canada Agency — provided evidence, as requested by the NEB, in relation to national parks and/or national marine conservation areas potentially impacted by Project-related marine shipping. The Agency also provided evidence, not solicited by the NEB, related to SARA-listed species within national parks and/or national marine conservation areas, including Southern Resident Killer Whales.

Concerns raised by participants in the reconsideration hearing

Participants in the reconsideration hearing raised concerns, including the risk of a potential spill from tankers, human health effects of a spill, impact of Project-related marine shipping and a potential spill on the recovery of species at risk, and marine liability, procedural matters, including the limited timeline and scope for the hearing, reliance on the previous initial hearing record, and the spatial marine limit of the designated project. A complete list of issues for the reconsideration hearing is found in Appendix 1 of the Reconsideration Report. A summary of Indigenous concerns and applicant, government, and NEB responses is found in Appendix 14 of the Reconsideration Report. The Board acknowledged the concerns raised by participants in regard to fish and fish habitat and, more specifically, Pacific salmon (i.e. Chinook, Coho, Pink, Sockeye, and Chum). The Board is of the view that the construction activities associated with the expansion of the Westridge Marine Terminal are expected to result in the loss and alteration of marine fish habitat and some mortality or injury to marine fish. However, the Board is of the view that measures proposed by Trans Mountain are appropriate and would effectively reduce the extent of effects on fish and fish habitat in both marine and freshwater systems.

Santé Canada — a produit des preuves, à la demande de l'ONE, relativement aux répercussions potentielles sur la santé humaine du transport maritime lié au projet, en insistant plus particulièrement sur les répercussions sur la santé des Autochtones, ainsi que sur les mesures d'atténuation des risques et la surveillance.

Ressources naturelles Canada — a produit des preuves, à la demande de l'ONE, relativement aux propriétés physiques et chimiques des déversements maritimes d'hydrocarbures, et aux interventions en cas de déversements dus au transport maritime lié au projet. Les données probantes comprenaient un nombre croissant de recherches liées au devenir et au comportement du bitume dilué, et les initiatives de recherche actuelles du gouvernement.

Agence Parcs Canada — a produit des preuves, à la demande de l'ONE, relativement aux parcs nationaux ou aux aires marines nationales de conservation potentiellement touchés par le transport maritime lié au projet. L'Agence a également fourni des preuves, non demandées par l'ONE, relativement aux espèces inscrites sur la LEP dans les parcs nationaux ou les aires marines nationales de conservation, dont les ÉRS.

Préoccupations soulevées par les participants lors des audiences de réexamen

Les participants aux audiences de réexamen ont exprimé certaines préoccupations, y compris celles concernant le risque d'un déversement potentiel des navires-citernes, les effets sur la santé humaine d'un déversement, les répercussions du transport maritime lié au projet et les effets d'un déversement potentiel sur le rétablissement des espèces en péril, et la responsabilité en matière maritime, les questions de procédure, y compris l'échéancier et la portée limitée des audiences, la dépendance au dossier des audiences initiales et la limite de l'aire maritime du projet désigné. La liste complète des questions se trouve à l'annexe 1 du Rapport de réexamen. Un résumé des préoccupations des Autochtones et des réponses du demandeur, du gouvernement et de l'ONE se trouve à l'annexe 14 du Rapport de réexamen. L'Office a pris acte des préoccupations exprimées par les participants en ce qui concerne le poisson et l'habitat du poisson et plus précisément le saumon du Pacifique (c'est-à-dire Chinook, Coho, Rose, Sockeye et Chum). L'Office est d'avis que les activités de construction associées à l'agrandissement du terminal maritime de Westridge sont susceptibles d'entraîner la perte et l'altération de l'habitat du poisson de mer et tuer ou blesser des poissons de mer. Cependant, l'Office estime que les mesures proposées par Trans Mountain sont adéquates et réduiraient efficacement l'étendue des répercussions sur le poisson et son habitat dans les systèmes marin et d'eau douce.

NEB Reconsideration Report

The NEB's Reconsideration Report for the Project was released on February 22, 2019. Overall, the NEB determined that the Project is in the Canadian public interest and recommended the issuance of a Certificate of Public Convenience and Necessity, subject to 156 conditions imposed on the proponent. This compares to 157 conditions in the 2016 Report, as one of the conditions — Condition 131 on the Marine Public Outreach Program — was changed into a recommendation. The NEB issued 16 recommendations to the GIC, which include measures to mitigate (for the purposes of the CEAA, 2012) and avoid or lessen (for the purposes of subsection 79(2) of SARA) the effects of Project-related marine shipping that are within the authority of the GIC but beyond the scope of the NEB's regulatory authority and the proponent's control. The recommendations are broad measures proposed to mitigate, avoid or lessen the effects of Project-related and cumulative marine shipping on the environment and the broader health of the Salish Sea. These objectives support mandate commitments of the Government of Canada (e.g. protecting the environment), reiterate solutions to issues the Government of Canada has heard through on-the-ground consultations with Indigenous peoples, and closely align with the intent of existing measures and recently approved accommodations.

NEB recommendations to the Governor in Council

Recommendation 1: Cumulative effects management plan for the Salish Sea

The NEB recommended that a regional cumulative effects management plan be developed which not only assesses the overall health and cumulative effects of Salish Sea ecosystems, but includes a long-term strategy for addressing cumulative impacts on these ecosystems in consultation with Indigenous peoples, British Columbia and relevant stakeholders. The NEB also recommended the Government consider whether a regional study, under the CEAA, 2012, conducted as part of the cumulative effects management plan, would be advantageous, and to include this consideration in public reporting for the cumulative effects management plan. While the NEB has stated that the contribution of Project-related marine shipping to the total cumulative effects is relatively small, this recommendation seeks to address some of the concerns expressed by Indigenous groups about the current and future cumulative effects of development on the Salish Sea.

The Government of Canada supports this recommendation. Indigenous groups have expressed concerns related to cumulative effects in the Salish Sea. Work has commenced on key initiatives that will contribute to the cumulative effects management plan. This work will be further

Rapport de réexamen de l'ONE

Le Rapport de réexamen de l'ONE pour le projet a été publié le 22 février 2019. Dans l'ensemble, l'ONE a trouvé que le projet était dans l'intérêt public canadien et a recommandé la délivrance d'un certificat d'utilité publique, sous réserve de 156 conditions imposées au promoteur. Ces conditions se comparent aux 157 conditions du Rapport de 2016, sauf que l'une d'elles — la Condition 131 portant sur le Programme de sensibilisation du public sur la question maritime — est devenue une recommandation. L'ONE a formulé 16 recommandations au GC qui comprennent des mesures pour atténuer [en vertu de la LCEE (2012)], pour éviter ou réduire [en vertu du paragraphe 79(2) de la LEP] les effets du transport maritime lié au projet qui relèvent de l'autorité du GC, mais qui dépassent l'autorité de l'ONE et sont hors du contrôle du promoteur. Les recommandations sont de vastes mesures visant à atténuer, éviter ou réduire les effets du transport maritime cumulatif et de celui lié au projet sur l'environnement et la santé générale de la mer des Salish. Ces objectifs appuient les engagements pris en rapport au mandat du gouvernement du Canada (par exemple protéger l'environnement), réitèrent les solutions aux enjeux présentés au gouvernement du Canada lors des consultations sur le terrain avec les Autochtones, et correspondent étroitement aux mesures existantes et aux mesures d'accommodement récemment approuvées.

Recommandations de l'ONE au gouverneur en conseil

Recommandation 1 : Plan de gestion des effets cumulatifs sur la mer des Salish

L'ONE a recommandé d'élaborer un plan régional de gestion des effets cumulatifs qui non seulement évalue l'état global et les effets cumulatifs sur les écosystèmes de la mer des Salish, mais comprend aussi une stratégie à long terme pour s'attaquer aux effets cumulatifs sur ces écosystèmes en consultation avec les peuples autochtones, la Colombie-Britannique et les acteurs concernés. L'ONE a aussi recommandé au gouvernement de considérer s'il serait bénéfique de réaliser une étude régionale en vertu de la LCEE (2012), dans le cadre du plan de gestion des effets cumulatifs, et d'intégrer cette considération dans un rapport public sur le Plan de gestion des effets cumulatifs. Bien que l'Office ait déclaré que la contribution du transport maritime lié au projet aux effets cumulatifs totaux est relativement faible, la présente recommandation vise à répondre à certaines des préoccupations exprimées par les groupes autochtones concernant les effets cumulatifs actuels et futurs du développement sur la mer des Salish.

Le gouvernement du Canada appuie cette recommandation. Les groupes autochtones ont exprimé certaines préoccupations quant aux effets cumulatifs dans la mer des Salish. On travaille déjà sur des initiatives principales qui contribueront au plan de gestion des effets cumulatifs. Ces

informed through the Salish Sea Initiative, which is co-developed with Indigenous groups. Several existing federal measures contribute to the assessment and management of cumulative effects in the Salish Sea, including initiatives under the OPP (Cumulative Effects of Marine Shipping Initiative; Coastal Environmental Baseline Program); the cumulative effects approach under the proposed impact assessment system, which includes the Open Science and Data Platform (improves access to data and facilitates analysis); and Marine Spatial Planning, which will contribute to data collection and evaluation and will include Indigenous and stakeholder engagement.

Recommendation 2: Reporting on the health of the Salish Sea

The NEB recommended annual public reporting on all initiatives and measures to address cumulative effects on and in support of the Salish Sea's health, including relevant initiatives undertaken by others, such as the Vancouver Fraser Port Authority's Enhancing Cetacean Habitat and Observation (ECHO) Program.

The Government of Canada supports reporting to effectively communicate the status of federal initiatives and measures to address cumulative effects in the Salish Sea. An assessment of current reporting gaps will be conducted to inform appropriate levels of reporting. This work will be aligned with key corresponding initiatives, notably the Salish Sea Initiative and Marine Spatial Planning for the Salish Sea. In addition, the Open Science and Data Platform (OSDP), which is being developed as part of the cumulative effects approach under the proposed impact assessment system, will provide an online, user-friendly interface for accessing data and science products related to cumulative effects.

Recommendation 3: Marine bird monitoring program

The NEB recommended that the GIC develop and implement a marine bird monitoring and protection program to improve the understanding of the impacts on marine birds from ships in the Salish Sea and to inform adaptive management to reduce impacts. It recommended that this should be developed and implemented in partnership with marine shippers and local Indigenous communities.

travaux seront davantage approfondis grâce à l'Initiative de la mer des Salish, dont l'élaboration est faite conjointement avec les groupes autochtones. Plusieurs mesures actuelles du gouvernement fédéral contribuent à l'évaluation et à la gestion des effets cumulatifs dans la mer des Salish, notamment les initiatives dans le cadre du PPO (l'initiative sur les effets cumulatifs du transport maritime; le Programme sur les données environnementales côtières de référence); l'approche quant aux effets cumulatifs dans le cadre du système d'évaluation des impacts proposé qui comprend la Plateforme des sciences et des données ouvertes (améliore l'accès aux données et facilite l'analyse); la Planification de l'aire maritime, qui contribuera à la collecte et à l'évaluation des données et qui comprendra la mobilisation des Autochtones et des acteurs concernés.

Recommandation 2 : Faire état de la santé de la mer des Salish

L'ONE a recommandé de rendre public, chaque année, un rapport sur toutes les initiatives et les mesures pour pallier les effets cumulatifs sur et en appui à la santé de la mer des Salish, y compris les initiatives pertinentes menées par d'autres, comme le Programme ECHO (Enhancing Cetacean Habitat and Observation) de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser.

Le gouvernement du Canada appuie la production de rapports afin de rendre compte efficacement de l'état des initiatives et des mesures du fédéral pour pallier les effets cumulatifs dans la mer des Salish. Une évaluation des lacunes actuelles en matière de rapports sera effectuée afin d'éclairer les niveaux de reddition de compte appropriés. Ce travail sera harmonisé avec les initiatives principales correspondantes, notamment l'Initiative sur la mer des Salish et la Planification spatiale maritime pour la mer des Salish. De plus, la Plateforme des sciences et des données ouvertes (PSDO), qui est en train d'être mise au point en rapport à l'approche sur les effets cumulatifs du système d'évaluation des impacts proposé, offrira une interface conviviale en ligne permettant d'accéder aux données et aux connaissances scientifiques produites sur les effets cumulatifs.

Recommandation 3 : Programme de surveillance des oiseaux marins

L'ONE a recommandé que le GC mette en œuvre un programme de surveillance et de protection des oiseaux de mer afin de mieux comprendre les incidences de la présence de tous les navires dans la mer des Salish sur les oiseaux de mer et de faciliter la gestion adaptative pour réduire les incidences. Le programme devrait être conçu et mis en œuvre en consultation avec les expéditeurs concernés du secteur du transport maritime et les peuples autochtones.

The Government of Canada supports this recommendation. It aligns with the Oceans Protection Plan (OPP) and responsibilities under the *Migratory Birds Convention Act, 1994* for the monitoring and protection of migratory birds. ECCC conducts some monitoring of migratory birds in the Salish Sea under its authorities under the *Convention for the Protection of Migratory Birds in the United States and Canada*, the *Migratory Birds Convention Act, 1994* and SARA.

Recommendation 4: Expedite the feasibility study and, if feasible, establish a southern Strait of Georgia national marine conservation area

In 2003, the Government of Canada and the Province of British Columbia signed a Memorandum of Understanding (MOU) committing to assess the feasibility of a national marine conservation area reserve (NMCAR) in the southern Strait of Georgia. Parks Canada launched the feasibility assessment in 2004. It included dialogue with Indigenous organizations and consultations with key stakeholders, as well as technical studies analyzing ecological, cultural and socio-economic information, leading to the 2011 Canada/British Columbia announcement of a proposed boundary for consultation. The NEB recommended to expedite and publicly report on the feasibility study, and if deemed feasible, proceed to establish it.

The feasibility assessment for establishing a national marine conservation area reserve in the southern Strait of Georgia is proceeding in a timely manner. Acceleration of the feasibility assessment is possible if Indigenous organizations and other stakeholders are equally willing to expedite the process and if respectful and fulsome consultations with Indigenous organizations can occur in an expedited fashion.

Recommendation 5: Develop an offset program for increased underwater noise and increased strike risk

The NEB recommended that the Government implement an offset program to offset the impacts of underwater noise and vessel strike risks as a result of Project-related marine shipping. The recommendation specifies that measures be implemented at each relevant section of the marine shipping route at relevant times of the year. The NEB recommended that there be public periodic reporting that includes the extent over time to which that additional underwater noise and strike risk has been offset by the measures. The NEB recommended that the

Le gouvernement du Canada appuie cette recommandation. Elle correspond au Plan de protection des océans (PPO) et aux responsabilités inhérentes à la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs* pour la surveillance et la protection des oiseaux migrants. ECCC mène certaines activités de surveillance des oiseaux migrants dans la mer des Salish en vertu des pouvoirs que lui confèrent la *Convention pour la protection des oiseaux migrants aux États-Unis et au Canada*, la *Loi de 1994 sur la Convention concernant les oiseaux migrants* et la LEP.

Recommandation 4 : Accélérer les travaux relatifs à l'étude de faisabilité et, si jugée réalisable, créer une aire marine nationale de conservation du Détroit-de-Georgia-Sud

En 2003, le gouvernement du Canada et la province de la Colombie-Britannique ont signé un protocole d'entente (PE) les engageant à évaluer la faisabilité de la création d'une réserve d'aire marine nationale de conservation (RAMNC) dans le Détroit-de-Georgia-Sud. Parcs Canada a lancé l'étude de faisabilité en 2004. Celle-ci comprenait le dialogue avec les organisations autochtones et des consultations avec les principaux acteurs concernés, ainsi que des études techniques analysant les données écologiques, culturelles et socioéconomiques. Ces études ont mené à l'annonce faite par le Canada et la Colombie-Britannique en 2011 à propos de la proposition d'une frontière, laquelle proposition a été soumise à la consultation. L'ONE a recommandé d'accélérer les travaux de l'étude de faisabilité et de publier les résultats, et si l'étude confirme la faisabilité du projet, de procéder à sa réalisation.

L'évaluation de la faisabilité du projet de création d'une réserve d'aire marine nationale de conservation dans le Détroit-de-Georgia-Sud avance rapidement. L'accélération de l'étude de faisabilité est possible si les organisations autochtones et les intervenants concernés sont également disposés à accélérer le processus, et si des consultations respectueuses et complètes avec les organisations autochtones peuvent se dérouler de manière accélérée.

Recommandation 5 : Élaborer un programme de compensation pour l'augmentation du bruit sous-marin et le risque accru de collision

L'ONE a recommandé que le gouvernement élabore un programme de compensation pour les effets du bruit sous-marin et le risque accru de collisions des pétroliers découlant du transport maritime lié au projet. La recommandation demande que des initiatives soient mises en œuvre dans toutes les zones pertinentes des routes de navigation et à toutes les périodes pertinentes de l'année. L'ONE a recommandé que des rapports périodiques publics soient produits, y compris un rapport sur la mesure dans laquelle le bruit et le risque de collisions ont été compensés par les

monitoring and modelling used to support the program be included in public reporting.

The Government is committed to the protection of at-risk species, including the Southern Resident Killer Whale (SRKW) off the coast of western Canada.

Measures have been and are being taken to avoid or lessen the adverse effects of Project-related marine shipping, including with respect to Project-related vessel noise and strikes, on species at risk and their critical habitat, including SRKW and their critical habitat, and those measures will be assessed, monitored and adaptively managed in a manner consistent with the relevant recovery strategies and action plans.

The impacts of the proposed Project represent a small proportion of the cumulative effects that are affecting the SRKW. The Government is currently implementing multiple initiatives in a comprehensive plan of action to address the threats to the SRKW and its critical habitat. These initiatives are intended to reduce cumulative effects on the whales and are designed to more than offset the impacts of Project-related traffic including vessel noise and strikes.

Through the \$1.5 billion OPP, the \$167 million Whales Initiative, and \$61.5 million in additional measures for SRKW, the Government's aim is to reduce key threats to the species (physical and acoustic disturbance, prey availability, and contaminants). Current measures include the voluntary slowdown in Haro Strait, fishery closure areas, a reduction in salmon fishing quotas, and actions to address contaminants. The Government of Canada will continue to build upon existing investments to address the impacts of the Project, and additional measures will be developed and introduced as new information and results become available. Since the NEB released its report, Canada has announced additional measures, including the actions it will take as accommodation measures in response to Indigenous concerns and to implement the NEB's recommendations related to the Salish Sea.

The Government intends to address data gaps with respect to vessel noise and strike risk for at-risk species and conduct studies to determine the effectiveness of current and planned measures for the SRKW at addressing risks to other species. This assessment will help to better understand these risks and inform a decision on the need for additional measures.

mesures au fil du temps. L'ONE a recommandé que les rapports publics fassent état des moyens de surveillance et de modélisation utilisés pour appuyer le programme.

Le gouvernement est déterminé à assurer la protection des espèces en péril, y compris les ÉRS au large des côtes de l'Ouest canadien.

Des mesures ont été et sont prises pour éviter ou atténuer les effets néfastes de la navigation maritime liée au projet, notamment le bruit des navires liés au projet et les collisions, sur les espèces en péril et leur habitat essentiel, y compris les ÉRS et leur habitat essentiel, et ces mesures seront évaluées, contrôlées et gérées de manière adaptative conformément aux stratégies de rétablissement et aux plans d'action pertinents.

Les répercussions du projet proposé représentent une faible proportion des effets cumulatifs qui menacent les ÉRS. Le gouvernement met actuellement en œuvre de nombreuses initiatives dans le cadre d'un plan d'action détaillé visant à contrer les menaces qui pèsent sur les ÉRS et leur habitat essentiel. Ces initiatives visent à réduire les effets cumulatifs sur les baleines et sont conçues pour faire plus que compenser les répercussions du transport maritime lié au projet, dont le bruit et les collisions.

Grâce au PPO d'une valeur de 1,5 milliard de dollars, à l'Initiative sur les baleines d'une valeur de 167 millions de dollars et aux mesures supplémentaires de 61,5 millions de dollars pour les ÉRS, le gouvernement cherche à réduire les principales menaces qui pèsent sur les espèces (perturbations physiques et acoustiques, disponibilité des proies et contaminants). Les mesures actuelles comprennent notamment le ralentissement volontaire dans le détroit de Haro, des aires de fermeture de la pêche, une réduction des quotas de pêche du saumon et des mesures pour réduire les contaminants. Le gouvernement du Canada continuera de miser sur les investissements actuels pour aborder les impacts du projet et des mesures supplémentaires continuent d'être élaborées et introduites à mesure que de nouveaux renseignements et résultats deviennent disponibles. Depuis la publication du rapport de l'ONE, le Canada a annoncé des mesures supplémentaires, y compris les mesures d'accommodement qu'il prendra en réponse aux préoccupations exprimées par les Autochtones et l'application des recommandations de l'ONE sur la mer des Salish.

Le gouvernement a l'intention de combler les lacunes dans les données relatives au bruit des navires et au risque de collisions avec les espèces en péril et de mener des études pour déterminer l'efficacité des mesures actuelles et prévues en ce qui a trait à l'ÉRS pour réduire les risques pour d'autres espèces. Cette évaluation aidera à mieux comprendre ces risques et à prendre une décision éclairée sur la nécessité de prendre des mesures supplémentaires.

The Government will engage with the maritime shipping industry and with committed shippers for offshore markets on the Project to deploy best available economic technology and practices to minimize underwater noise from Project-related shipping.

Recommendation 6: Consider specific measures related to Recommendation 5 and report on their potential feasibility and likely effectiveness

The Government of Canada supports this recommendation and will consider the specific measures identified by the National Energy Board as it relates to the reduction of underwater noise and vessel strikes as part of existing or planned programming being developed under the OPP, the Whales Initiative and additional measures for the SRKW, as well as the new Quiet Vessels Initiative. The Government will report to Canadians on the feasibility and likely effectiveness of this work.

Recommendation 7: Federal marine shipping oil spill response requirements

The NEB recommended that the Government review and update federal marine oil spill response requirements and lists eight specific elements for consideration.

The Government of Canada supports the NEB recommendation to review and update federal marine shipping oil spill requirements. Most of the elements included in the recommendation are already being addressed through the Oceans Protection Plan and through new accommodation measures provided to Indigenous communities in the Project area to more actively involve them and local communities in oil spill preparedness and response.

These measures will improve Canada's preparedness for marine oil spills by toughening the requirements for oil spill response organizations and enhancing planning for oil spills through the inclusion of Indigenous groups.

Recommendation 8: Framework for mandatory enhanced tug escort in the Salish Sea

The NEB recommended that the GIC should develop a regulatory framework for making enhanced tug escort

Le gouvernement consultera le secteur de la navigation maritime et les expéditeurs qui se sont déjà engagés par contrat sur les marchés étrangers du projet afin de déployer les meilleures technologies et pratiques économiques disponibles pour minimiser le bruit sous-marin induit par la navigation liée au projet.

Recommandation 6 : Envisager des mesures précises décrites à la recommandation 5 et faire rapport sur leur faisabilité éventuelle et leur efficacité probable

Le gouvernement du Canada appuie cette recommandation et envisagera les mesures précises identifiées par l'Office en ce qui a trait à la réduction du bruit sous-marin et aux collisions avec les navires dans le cadre des programmes existants ou en cours d'élaboration, notamment dans le cadre du Plan de protection des océans (PPO), de l'Initiative sur la protection des baleines et des mesures supplémentaires améliorées visant les ÉRS, ainsi que de la nouvelle Initiative sur les navires silencieux de réduction du bruit des navires. Le gouvernement fera rapport aux Canadiens sur la faisabilité et l'efficacité probable de ces travaux.

Recommandation 7 : Exigences fédérales en matière d'intervention en cas de déversements de pétrole causés par les navires en milieu marin

L'ONE a recommandé que le gouvernement examine et mette à jour les exigences fédérales en matière d'intervention en cas de déversements de pétrole causés par les navires en milieu marin et a énuméré huit éléments particuliers à prendre en compte.

Le gouvernement du Canada appuie la recommandation de l'ONE lui demandant d'examiner et de mettre à jour les exigences fédérales en matière d'intervention en cas de déversements de pétrole causés par les navires en milieu marin. La plupart des éléments mentionnés dans la recommandation sont déjà abordés dans le cadre du PPO et des nouvelles mesures d'accommodement accordées aux communautés autochtones dans la zone du projet pour les engager plus activement et aux collectivités locales en matière de préparation et d'intervention en cas de déversement de pétrole.

Ces mesures amélioreront l'état de préparation du Canada en cas de déversement de pétrole en mer en resserrant les exigences pour les organismes d'intervention en cas de déversement de pétrole et en améliorant la planification en cas de déversement par l'inclusion des groupes autochtones.

Recommandation 8 : Cadre réglementaire pour rendre obligatoire le recours à une escorte renforcée dans la mer des Salish

L'ONE a recommandé que le GC élabore un cadre réglementaire rendant obligatoire le recours à une escorte

mandatory in the Salish Sea for Project-related tankers. The framework should include oversight and enforcement mechanisms. Mandatory enhanced tug escort should also be considered for other vessels as appropriate.

The Government of Canada supports the recommendation with respect to mandatory tug escorts for Project-related tankers. NEB Conditions 133 and 144 outline the detailed requirements for tug escorts in the Salish Sea for Project-related tankers, which are well in excess of the normal regulatory requirements for tankers. Transport Canada will work with the NEB to develop a regulatory approach to ensure oversight and enforcement of the mandatory tug escort for Project-related tankers.

Under the OPP, the Government of Canada has invested in multiple initiatives to ensure world-leading marine safety, including prevention initiatives such as improved navigational aids, pilotage reform, and increased Coast Guard response capacity. The Government of Canada has also considered the extension of enhanced tug escort for other vessels and has determined that such a measure is not warranted at this time. Such a measure is inconsistent with the marine safety approach taken by Canada and other leading marine safety jurisdictions, and it is inconsistent with the advice of the NEB Marine Technical Advisor. Moreover, such a measure would increase tug traffic in the Salish Sea, which would have negative environmental consequences, including increased GHG emissions and increased levels of underwater noise, which is a key threat to the recovery of the SRKW.

Recommendation 9: Consider a Canada/United States transboundary vessel traffic risk assessment

The NEB recommended that the Government consider, in conjunction with relevant United States regulatory authorities, the need for a Canada/United States transboundary vessel traffic risk assessment.

The Government of Canada supports the recommendation to consider the need for a Canada/United States transboundary vessel traffic risk assessment. The recommendation aligns with Government of Canada programs and policies, as there has been and continues to be ongoing work with U.S. partners with respect to marine safety.

As there are existing programs in place that can be leveraged to achieve target outcomes, the Government of

renforcée dans la mer des Salish pour les navires-citernes liés au projet. Le cadre devrait renfermer des mécanismes de surveillance et d'application. Le recours obligatoire à une escorte renforcée devrait aussi être envisagé pour les autres navires comme il convient.

Le gouvernement du Canada appuie la recommandation quant au recours obligatoire à une escorte renforcée pour les navires-citernes liés au projet. Les conditions 133 et 144 de l'ONE précisent les exigences détaillées relativement aux escortes dans la mer des Salish pour les navires-citernes associés au projet, qui dépassent les exigences réglementaires normales pour les navires-citernes. Transports Canada collaborera avec l'ONE pour élaborer une approche réglementaire visant à garantir la surveillance et l'application du recours obligatoire à une escorte pour les navires-citernes liés au projet.

Dans le cadre du PPO, le gouvernement du Canada a investi dans de nombreuses initiatives visant à assurer un régime de sécurité maritime de pointe à l'échelle mondiale, y compris des initiatives de prévention comme les aides à la navigation, la réforme du pilotage et une capacité d'intervention accrue de la Garde côtière. Le gouvernement du Canada a aussi envisagé l'élargissement des escortes renforcées à d'autres navires, mais il a estimé qu'une telle mesure n'était pas nécessaire à l'heure actuelle. Cette mesure ne cadre pas avec l'approche en matière de sécurité maritime adoptée par le Canada et d'autres instances chef de file à l'échelle mondiale en matière de la sécurité maritime et elle ne cadre pas avec l'avis du conseiller technique maritime de l'ONE. En outre, une telle mesure augmenterait le trafic des escortes dans la mer des Salish, ce qui aurait des conséquences environnementales négatives, notamment une augmentation des émissions de GES et des niveaux de bruit sous-marin, la principale menace au rétablissement de la population des ÉRS.

Recommandation 9 : Envisager l'évaluation des risques liés au trafic maritime transfrontalier entre le Canada et les États-Unis

L'ONE a recommandé que le gouvernement envisage, de concert avec les organismes de réglementation aux États-Unis, la nécessité de mener une évaluation bilatérale des risques liés au trafic maritime transfrontalier.

Le gouvernement du Canada appuie la recommandation lui suggérant d'envisager la nécessité de mener une évaluation bilatérale des risques liés au trafic maritime transfrontalier. La recommandation correspond aux programmes et aux politiques du gouvernement du Canada, car des travaux sont en cours et se poursuivent avec les partenaires américains relativement à la sécurité maritime.

Comme il existe déjà des programmes en place qui pourraient être mis à profit pour atteindre les résultats visés, le

Canada will undertake a preliminary analysis regarding the need for a transboundary vessel traffic risk assessment.

Recommendation 10: Develop greenhouse gas reduction measures for marine shipping

The NEB recommended that the Government actively support greenhouse gas reduction measures related to marine shipping that would align with the “final” International Maritime Organization Strategy by year 2023. The NEB suggested that this could include facilitating the use of low-carbon alternate fuels (e.g. liquefied natural gas [LNG]), using energy-efficient technologies and by providing economic incentives for the development and use of energy-efficient technologies. The recommendation asks the Government to develop related measures and monitor resulting greenhouse gas reductions.

The Government of Canada supports this recommendation; Canada is already well positioned to continue to address international marine shipping GHG emissions.

The recommendation aligns with Government of Canada existing programs and policies, including the Pan-Canadian Framework on Clean Growth and Climate Change (PCF), and Transport Canada’s core mandate to ensure a safe and secure, efficient and environmentally responsible transportation system. Canada is an active participant in discussions on GHG emissions reductions at the International Maritime Organization, and supports the implementation of the Initial IMO Strategy on reduction of greenhouse gas emissions from ships. A revised strategy is planned for 2023. Canada is also well positioned to continue advancing work to address international marine shipping GHG emissions with international partners.

The Government will engage with the maritime shipping industry and with committed shippers for offshore markets on the Project to deploy best available economic technology to support the reduction of underwater noise and decreased greenhouse gas emissions from the marine shipping associated with the Project.

Recommendation 11: Indigenous Advisory and Monitoring Committee engagement on marine safety system and relevant Canadian Coast Guard programs

The NEB recommended that Transport Canada and the Canadian Coast Guard engage with the Indigenous Advisory and Monitoring Committee (IAMC) on the marine safety system and identify opportunities to engage on

gouvernement du Canada entreprendra une analyse préliminaire de la nécessité d’une évaluation des risques liés au trafic maritime transfrontalier.

Recommandation 10 : Élaborer des mesures de réduction des gaz à effet de serre liés au transport maritime

L’ONE a recommandé que le gouvernement soutienne activement des mesures de réduction des GES liés au transport maritime qui s’harmoniseraient avec la stratégie « définitive » de l’Organisation maritime internationale d’ici 2023. L’ONE a proposé d’inclure la facilitation de l’utilisation de carburants de remplacement à faible teneur en carbone (par exemple le gaz naturel liquéfié [GNL]), l’utilisation de technologies à haut rendement énergétique en offrant des incitatifs économiques pour le développement et l’utilisation de ces technologies. La recommandation demande au gouvernement d’élaborer des mesures connexes et de surveiller les réductions de GES obtenues.

Le gouvernement du Canada appuie cette recommandation; le Canada est déjà en bonne position pour continuer à lutter contre les émissions de GES attribuables au transport maritime international.

La recommandation cadre avec les programmes et les politiques actuels du gouvernement du Canada, notamment le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques (CPCPCC), et le mandat principal de Transports Canada qui est de garantir un système de transports à la fois sûr, sécuritaire et responsable au plan environnemental. Le Canada participe activement aux discussions sur les réductions des émissions de GES de l’Organisation maritime internationale et il appuie la mise en œuvre de la stratégie initiale de l’OMI de réduction des émissions de GES des navires. Une stratégie révisée est prévue en 2023. Le Canada est également bien placé pour poursuivre les travaux visant à réduire les émissions de GES du transport maritime international avec ses partenaires internationaux.

Le gouvernement collaborera avec le secteur de la navigation maritime et les transporteurs ayant pris des engagements d’exportation fermes afin de déployer la meilleure technologie existante d’application rentable pour soutenir la réduction des bruits sous-marins et des émissions de gaz à effet de serre provenant du transport maritime associé au projet.

Recommandation 11 : Participation du Comité consultatif et de surveillance autochtone au système de sécurité maritime et aux programmes pertinents de la Garde côtière canadienne

L’ONE a recommandé que Transports Canada et la Garde côtière canadienne collaborent avec le Comité consultatif et de surveillance autochtone (CCSA) dans le système de sécurité maritime et créent des occasions de mobilisation

Project-related marine shipping activities that intersect with Canadian Coast Guard operational programs.

The Government of Canada supports the recommendation that Transport Canada and the Coast Guard engage with the IAMC on the marine safety system and identify opportunities to engage on Project-related marine shipping activities. The recommendation provides a strong opportunity to build on Indigenous engagement and partnerships that have already been established.

The Government of Canada will leverage the Indigenous Advisory and Monitoring Committee (IAMC) to build on Indigenous engagement and partnerships that have already been established since August 2017. The structure and relationships support effective implementation, such as the Marine Shipping Subcommittee, which is advancing shared interests in safety, environmental protection, and recognition and implementation of Indigenous rights. Engagement on marine safety and Coast Guard operational programs could include the IAMC among other relevant stakeholders, as conversations about marine safety will grow beyond Project-related marine shipping only.

Creating permanent and long-term working relationships with Indigenous partners, and capacity within those communities to participate in aspects of marine safety, will ensure a more robust marine safety regime in the long term and benefit coastal Indigenous communities as well as all Canadians.

Recommendation 12: Engagement and awareness to prevent marine collisions

The NEB recommended that the Government of Canada continue targeted engagement with small vessel operators on safe navigation practices and preventing collisions with larger vessels. The recommendation requests that the Government incorporate the proponent's work for Project-related tankers in this matter, as this recommendation was formerly a condition on the proponent from the project's approval in 2016.

The Government of Canada agrees with the recommendation to continue engagement and awareness activities targeting recreational boaters. The Government of Canada will modernize the boating safety program in response to this recommendation and expand the mandate of Transport Canada's Office of Boating Safety to focus on fishing vessel operators, and operators of small commercial vessels (such as small tugs and small passenger vessels), as well as with Indigenous coastal and near-coastal

liées aux activités de transport maritime associé au projet qui recoupent les programmes opérationnels de la Garde côtière canadienne.

Le gouvernement du Canada appuie la recommandation proposant que Transports Canada et la Garde côtière collaborent avec le CCSA sur le système de sécurité maritime et créent des occasions propices à sa participation aux activités de transport maritime lié au projet. La recommandation offre une belle occasion de poursuivre les efforts d'engagement et de partenariats avec les Autochtones qui ont déjà été amorcés.

Le gouvernement du Canada s'appuiera sur le Comité consultatif et de surveillance autochtone (CCSA) pour tirer parti de l'engagement et des partenariats déjà établis avec les peuples autochtones depuis août 2017. La structure et les relations favorisent une mise en œuvre efficace, comme le Sous-comité sur la marine marchande qui promeut les intérêts communs en matière de sécurité, de protection environnementale, de reconnaissance et de respect des droits des peuples autochtones. On pourrait inclure le CCSA parmi les acteurs concernés pour des activités liées à la sécurité maritime et les programmes opérationnels de la Garde côtière, car les discussions sur la sécurité maritime transcenderont la seule question de navigation maritime liée au projet.

Forger des relations de travail permanentes et à long terme avec les partenaires autochtones, et la capacité de ces collectivités à contribuer aux aspects de la sécurité maritime, assurera un système de sécurité maritime plus robuste à long terme dont les communautés autochtones situées le long du littoral et les Canadiens et Canadiennes profiteront.

Recommandation 12 : Engagement et sensibilisation à la prévention des collisions en mer

L'ONE a recommandé que le gouvernement du Canada poursuive ses activités de mobilisation ciblées auprès des exploitants de petits bateaux à la sécurité de la navigation et à la prévention des collisions avec des navires de plus grande taille. La recommandation demande que le gouvernement intègre les travaux du promoteur pour les pétroliers associés au projet sur cette question, car cette recommandation était avant une condition imposée au promoteur lors de l'approbation du projet en 2016.

Le gouvernement du Canada est d'accord avec la recommandation de poursuivre les activités de mobilisation et d'éducation ciblant les propriétaires de bateaux de plaisance. Le gouvernement du Canada modernisera le programme de sécurité de la navigation en réponse à cette recommandation et veillera à faire les choses autrement en élargissant le mandat du Bureau de la sécurité nautique pour cibler les exploitants de bateaux de pêche et les exploitants de petits bateaux commerciaux (comme les

communities. The Government will also increase the use of third parties to increase awareness of marine safety.

Advancing the knowledge of boating safety and safe navigation practices will help prevent collisions with larger vessels and support regulatory compliance. The Government will collaborate with a number of coastal Indigenous groups on activities to increase boating safety awareness in their communities.

Recommendation 13: Enhanced Maritime Situational Awareness and Automatic Identification System

The NEB recommended that the Government accelerate the implementation of the Enhanced Maritime Situational Awareness (EMSA) initiative, an OPP initiative that will see the development of a user-friendly, web-based system that increases access to maritime information, and secondly, extend the Automatic Identification System (AIS), a system to identify and track vessels operating in Canadian waters, to smaller passenger vessels.

The Government of Canada supports this recommendation and is responding by accelerating the development and implementation of the EMSA initiative, which aims to develop a user-friendly, web-based system that increases access to maritime information, and secondly, by extending the AIS, a system to identify and track vessels operating in Canadian waters, to smaller passenger vessels.

Recommendation 14: New oil recovery technologies

The NEB recommended that the Government of Canada should incent the development and deployment of oil spill recovery technologies to ensure cutting-edge solutions are available in the event of a spill into marine and inland water environments.

The Government of Canada, through its Ocean Protection Plan, has made a significant investment in protecting coasts and waterways. This investment has focused on harnessing the best-in-class technologies for oil spill response. The \$45.5M Multi-Partner Oil Spill Research Initiative is improving oil spill science and technology analysis capacity for response to marine spills. The Alternative Response Measures under the OPP are focusing on addressing barriers, such as legislation and building capacity, to harness the best available oil recovery technologies to address spills in marine environments.

petits remorqueurs et les petits bateaux de plaisance), ainsi que les collectivités autochtones de la côte ou des environs. Le gouvernement s'appuiera davantage sur des tiers afin d'accroître la sensibilisation à la sécurité maritime.

Le perfectionnement des connaissances sur la sécurité de la navigation et les pratiques de navigation sécuritaires contribueront à prévenir les collisions avec de plus grands navires et à promouvoir le respect des règlements. Le gouvernement collaborera avec des groupes autochtones de la côte dans le cadre d'activités de sensibilisation et d'éducation à la sécurité de la navigation dans leurs collectivités.

Recommandation 13 : Meilleure connaissance de la situation maritime et système d'identification automatique

L'ONE a recommandé que le gouvernement accélère la mise en œuvre de l'Initiative de sensibilisation accrue aux activités maritimes, une initiative du PPO qui permettra de mettre au point un système convivial sur le Web qui augmente l'accès aux renseignements maritimes, et deuxièmement, d'élargir l'utilisation du système d'identification automatique (SIA), un système qui permet d'identifier et de suivre les navires exploités dans les eaux canadiennes, aux navires à passagers de plus petite taille.

Le gouvernement du Canada appuie cette recommandation et y répond en accélérant l'élaboration et la mise en œuvre de l'Initiative de la sensibilisation accrue aux activités maritimes, qui vise à mettre au point un système convivial sur le Web qui augmente l'accès aux renseignements maritimes, et deuxièmement, en élargissant l'utilisation du SIA, un système qui permet d'identifier et de suivre les navires exploités dans les eaux canadiennes, aux navires à passagers de plus petite taille.

Recommandation 14 : Nouvelles technologies de récupération du pétrole

L'ONE a recommandé que le gouvernement du Canada accélère la mise au point et le déploiement de technologies de récupération du pétrole à la suite de déversements afin de s'assurer que des solutions avant-gardistes sont disponibles en cas de déversement en mer et dans les étendues d'eaux intérieures.

Le gouvernement du Canada, grâce à son PPO, a investi d'importantes sommes d'argent pour protéger les côtes et les cours d'eau. Cet investissement a ciblé l'obtention des meilleures technologies avant-gardistes pour intervenir en cas de déversement. L'Initiative de recherche multipartenaire sur les déversements de pétrole de 45,5 millions de dollars améliore la science et la capacité d'analyse technologique sur les déversements d'hydrocarbures et les techniques d'intervention en cas de déversement en mer. Les autres techniques d'intervention du PPO se concentrent sur l'élimination des obstacles, tels que la législation et le

Looking forward, the Government is strengthening this commitment through the development of a new Challenge component to support the development of new oil spill recovery technologies. The Challenge will be designed and structured to incentivize participation of innovators and key stakeholders such as spill responders, indigenous groups, and industry to rapidly develop technologies in this highly regulated and niche market space.

Recommendation 15: Review federal marine oil spill compensation regime

The NEB recommended that the federal marine oil spill compensation regime be reviewed to possibly include compensation for non-use value for a broad base of potential claimants.

The Government of Canada supports this recommendation. Canada has a robust liability and compensation regime to ensure the losses and damage suffered by responders and victims of ship-source oil spills are adequately and effectively compensated. At the same time, the Government of Canada is attentive to concerns expressed regarding how the regime might respond to the wider impacts marine oil spills may have on individuals and communities.

In 2018, Canada's compensation regime was further strengthened through a number of significant improvements, including measures to provide unlimited compensation through the Ship-source Oil Pollution Fund (SOPF) so that all Canadian victims and responders can receive 100% compensation for eligible claims as well as new fast-track claim processes to ensure funds quickly get to those who need it. In addition, the SOPF has clarified its approach to implementing the *Marine Liability Act* and confirmed the important coverage Canada's domestic compensation regime can provide for losses of particular importance to Indigenous communities, including fish for ceremonial purposes. The Government also notes that the SOPF intends to consult in the coming months on the process for filing fishery-related claims.

renforcement de la capacité, en vue de maîtriser les meilleures technologies de récupération du pétrole disponibles pour réagir en cas de déversements dans les environnements marins.

De manière prospective, le gouvernement renforce cet engagement en élaborant un nouveau programme « Défi » pour appuyer la mise au point de nouvelles technologies de récupération du pétrole après un déversement. Le programme « Défi » sera conçu et structuré afin d'encourager les innovateurs et les principaux acteurs clés comme les intervenants lors de déversements, les groupes autochtones et l'industrie à mettre rapidement au point des technologies dans ce marché de niche hautement réglementé.

Recommandation 15 : Revoir le régime fédéral d'indemnisation en cas de déversement de pétrole en mer

L'ONE a recommandé de revoir le régime fédéral d'indemnisation en cas de déversement de pétrole en mer pour y inclure possiblement l'indemnisation des valeurs de non-usage pour un vaste groupe de requérants potentiels.

Le gouvernement du Canada appuie cette recommandation. Le Canada dispose d'un régime de responsabilité et d'indemnisation robuste qui garantit que les pertes et les dommages subis par les intervenants et les victimes des déversements de pétrole provenant des navires sont indemnisés adéquatement et efficacement. En même temps, le gouvernement du Canada est attentif aux préoccupations exprimées au sujet de la manière dont le régime pourrait répondre aux plus vastes répercussions des déversements de pétrole en mer sur les individus et les collectivités.

En 2018, le régime d'indemnisation du Canada a été renforcé grâce à d'importantes améliorations, y compris des mesures visant à offrir une indemnisation illimitée par le biais de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) afin que toutes les victimes et tous les intervenants canadiens puissent recevoir une indemnisation entière pour les demandes admissibles ainsi que de nouveaux processus de demande d'indemnisation en régime accéléré pour garantir que les fonds sont versés rapidement aux personnes qui en ont besoin. De plus, la Caisse a clarifié son approche à l'égard de l'application de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* et a confirmé l'importante couverture que le régime national d'indemnisation du Canada peut offrir pour les pertes d'importance particulière pour les collectivités autochtones, y compris le poisson utilisé à des fins rituelles. Le gouvernement note également que la Caisse a l'intention de mener des consultations au cours des prochains mois sur le processus de présentation des demandes liées à la pêche.

Looking ahead, the Government will further assess the scope of losses, including non-use values, that could be addressed by Canada's liability and compensation regime for marine oil spills, consistent with NEB Recommendation 15.

Recommendation 16: Develop a formal complaint resolution program with Vancouver Fraser Port Authority

The NEB recommended that the Government work with the Vancouver Fraser Port Authority to develop a formal complaint resolution process for anchorages.

The Government of Canada supports the NEB's recommendation and recognizes the concerns expressed by Indigenous communities pertaining to anchorages. The Government of Canada notes that the VFPA has established a process for managing complaints regarding activities within the port's jurisdiction, including with respect to anchorages.

Looking beyond the scope of the recommendation, and in response to concerns expressed by Indigenous and coastal communities, Transport Canada implemented an Interim Protocol for the use of Southern British Columbia Anchorages. Launched on February 8, 2018, the protocol includes a number of changes to anchorage practices, including a more balanced use of sites, and the promotion of voluntary noise and lighting restrictions for anchored vessels. Furthermore, Transport Canada, as part of the OPP, launched a national Anchorages Initiative. As part of this initiative, Transport Canada will research and analyze the environmental, economic, social, safety and security impacts of anchorages. The Department will also examine the management of anchorages outside public ports. Transport Canada's goal for the management of anchorages is to ensure commercial shipping is conducted safely for the benefit of all Canadians and managed efficiently, while seeking to minimize the impact to the marine environment and surrounding communities.

Amendments to NEB certificate conditions

In the *Tsleil-Waututh Nation* decision, the Court noted that when considering whether Canada has fulfilled its duty to consult, the GIC necessarily has the power to impose conditions on any certificate of public convenience and necessity it directs the NEB to issue. Consequently, the GIC has the power pursuant to section 35 of the *Constitution Act* to add or amend conditions in order to address impacts to section 35 Aboriginal or Treaty rights.

Pour l'avenir, le gouvernement évaluera davantage l'étendue des pertes, y compris les valeurs de non-usage qui pourraient être abordées dans le cadre du régime de responsabilité et d'indemnisation du Canada en cas de déversements de pétrole en mer conformément à la recommandation 15 de l'ONE.

Recommandation 16 : Mettre au point un programme officiel de règlement des plaintes avec l'Administration portuaire Vancouver-Fraser

L'ONE a recommandé que le gouvernement travaille avec l'Administration portuaire Vancouver-Fraser pour mettre au point un processus officiel de règlement des plaintes relatives aux mouillages.

Le gouvernement du Canada appuie la recommandation de l'ONE et reconnaît les préoccupations exprimées par les communautés autochtones concernant les mouillages. Le gouvernement du Canada note que l'Administration portuaire Vancouver-Fraser a mis en place un processus de gestion des plaintes concernant les activités relevant de la compétence du port, notamment en ce qui concerne les mouillages.

Pour aller au-delà de la portée de la recommandation et en réponse aux préoccupations exprimées par les collectivités autochtones et de la côte, Transports Canada a mis en œuvre un protocole provisoire pour l'utilisation des ancrages au sud de la Colombie-Britannique. Lancé le 8 février 2018, le protocole renferme divers changements aux pratiques de mouillage, y compris une utilisation plus équilibrée des sites et la promotion de restrictions volontaires sur le bruit et la lumière pour les navires au mouillage. De plus, Transports Canada, dans le cadre du PPO, a lancé une Initiative nationale sur les zones de mouillage. Dans le cadre de cette initiative, Transports Canada mènera des activités de recherche et d'analyse sur les répercussions environnementales, économiques, sociales et en matière de sécurité des mouillages. Le Ministère examinera aussi la gestion des mouillages ailleurs que dans les ports publics. Le but de Transports Canada, en ce qui a trait à la gestion des mouillages, est de s'assurer que le transport maritime commercial est sécuritaire et profite à tous les Canadiens et qu'il est géré efficacement, tout en cherchant à minimiser les répercussions sur l'environnement maritime et les collectivités avoisinantes.

Modifications aux conditions du certificat de l'ONE

Dans la décision *Tsleil-Waututh Nation*, la Cour a noté que dans son évaluation visant à déterminer si le Canada a rempli son obligation de consulter, le GC a nécessairement le pouvoir d'imposer des conditions quant à tout certificat d'utilité publique qu'il ordonne à l'ONE de délivrer. Par conséquent, le GC a le pouvoir en vertu de l'article 35 de la *Loi sur la constitution* d'ajouter ou de modifier des conditions afin de s'attaquer aux répercussions sur les droits ancestraux et issus de traités selon l'article 35.

Following the guidance from the Court, the GIC is introducing amendments to some of the 156 certificate conditions recommended by the NEB to accommodate feedback from Indigenous groups collected during Phase III consultations and ongoing engagement with the Indigenous Advisory and Monitoring Committee. These include amendments to conditions to explicitly mandate a consultation plan for conditions that lack this requirement and introduce more transparency requirements on Trans Mountain:

a. **Condition 6** (*Commitments tracking table*): To require Trans Mountain to file with the NEB and update its commitment tracking table to include all commitments to it made to Indigenous groups during the initial NEB review, reconsideration and Crown consultation process, and an implementation plan, including an approach for addressing commitments, timelines and criteria to determine whether the commitment is fulfilled, for example, commitments regarding cultural and sacred sites along the pipeline route.

b. **Condition 91** (*Plan for marine spill prevention and response commitments*): Trans Mountain must include in its plan a commitment to provide all potentially affected Indigenous groups with the opportunity to engage on the emergency response plan.

c. **Condition 98** (*Aboriginal participation in construction monitoring*): Trans Mountain must include in its plan a summary of its consultations with any potentially affected Indigenous groups. In its summary, Trans Mountain must provide a description and justification for how Trans Mountain has incorporated the results of its consultation, including any recommendations from those consulted, into the plan.

d. **Condition 100** (*Heritage Resources and Sacred and Cultural Sites*): Trans Mountain must file with the NEB, at least 30 days prior to commencing construction of individual Project components, as described in Condition 10, confirmation that it has obtained all of the required provincial archaeological and heritage resource permits and clearances. This will include a list of sacred and cultural sites identified in the OH-001-2014 proceeding, MH-052-2018 Reconsideration proceeding, or Phase III Crown consultations and not already captured under condition 97, a summary of mitigation measures and confirmation that Trans Mountain will update the relevant Environmental Protection Plans.

e. **Condition 124** (*Emergency Response Plan*): Trans Mountain must include in its submission a summary of its consultations with any potentially affected Indigenous group. In its summary, Trans Mountain must provide a description and justification for how it has incorporated the results of its consultations, including any recommendations from those consulted, into the plan.

Suivant les directives de la Cour, le GC modifie certaines des 156 conditions du certificat recommandées par l'ONE pour répondre aux commentaires des groupes autochtones recueillis lors des consultations de la phase III et à l'engagement continu avec le Comité consultatif et de suivi autochtone. Cela comprend des modifications aux conditions pour mandater explicitement un plan de consultation pour les conditions qui ne comportent pas cette exigence et introduire des exigences plus transparentes pour Trans Mountain :

a. **Condition 6** (*Tableau de suivi des engagements*) : Exiger que Trans Mountain dépose auprès de l'ONE et met à jour son tableau de suivi des engagements afin d'inclure tous les engagements pris envers les groupes autochtones lors du processus initial d'examen, de réexamen et de consultation de la Couronne de l'ONE, ainsi qu'un plan de mise en œuvre, y compris une approche pour respecter les engagements, un calendrier et des critères permettant de déterminer si l'engagement est rempli, par exemple, des engagements concernant des sites culturels et sacrés situés le long du tracé du pipeline.

b. **Condition 91** (*Plan portant sur les engagements relatifs à la prévention des déversements en milieu marin et à l'intervention*) : Trans Mountain doit inclure dans son plan un engagement à offrir à tous les groupes autochtones potentiellement touchés la possibilité de participer au plan d'intervention en cas d'urgence.

c. **Condition 98** (*participation des Autochtones à la surveillance des travaux de construction*) : Trans Mountain doit inclure dans son plan un résumé de ses consultations avec tous les groupes autochtones potentiellement touchés. Dans son résumé, Trans Mountain doit présenter une description et une justification de la manière dont il a incorporé les résultats de sa consultation, y compris toutes les recommandations des personnes consultées, dans le plan.

d. **Condition 100** (*ressources patrimoniales et sites sacrés et culturels*) : Trans Mountain doit déposer auprès de l'ONE, au moins 30 jours avant le début de la construction de chaque tronçon du projet, décrit à la condition 10, la confirmation qu'elle a obtenu tous les documents provinciaux requis, soit les autorisations et autorisations de ressources archéologiques et patrimoniales. Cela comprendra une liste des sites sacrés et culturels recensés dans l'instance OH-001-2014, la procédure de réexamen MH-052-2018 ou les consultations de la phase III de la Couronne et non encore saisies en vertu de la condition 97, un résumé des mesures d'atténuation et la confirmation que Trans Mountain mettra à jour les plans de protection de l'environnement pertinents.

e. **Condition 124** (*Plan d'intervention d'urgence*) : Trans Mountain doit inclure dans sa soumission un

f. **Condition 151** (*Post-construction environmental monitoring reports*): Trans Mountain must file with the NEB, a post-construction environmental monitoring report for the Project that must include a description and justification for how Trans Mountain has incorporated the results of its consultation with Indigenous groups into the strategy.

résumé de ses consultations avec tous les groupes autochtones potentiellement touchés. Dans son résumé, Trans Mountain doit présenter une description et une justification de la manière dont il a incorporé les résultats de ses consultations, y compris toutes les recommandations des personnes consultées, dans le plan.

f. **Condition 151** (*Rapports de surveillance environnementale après construction*) : Trans Mountain doit soumettre à l'ONE un rapport de surveillance environnementale après construction pour le projet, qui doit inclure une description et une justification de la manière dont Trans Mountain a intégré les résultats de sa consultation des groupes autochtones dans la stratégie.

Amendments to legacy pipeline certificates

On November 29, 2016, as part of the initial Project approval, Order in Council P.C. 2016-1069 approved amendments to Trans Mountain's existing pipeline Certificates OC-2 and OC-49 required for the expansion project. A decision to re-approve the Project will require an Order in Council to approve the NEB recommendation to issue further amendments to the existing legacy certificates (from 1960 and 2006 respectively) in order to subject both certificates to the amended conditions reflected in the new certificate.

Modifications aux anciens certificats de pipeline

Le 29 novembre 2016, dans le cadre de l'approbation initiale du projet, le décret C.P. 2016-1069 a approuvé les modifications aux certificats de pipeline existants OC-2 et OC-49 de Trans Mountain requis pour le projet d'agrandissement. Une décision d'approuver de nouveau le projet exigera un décret afin d'approuver la recommandation de l'ONE d'émettre de plus amples modifications aux anciens certificats (de 1960 et 2006 respectivement) afin d'assujettir les deux certificats aux conditions modifiées reflétées dans le nouveau certificat.

Conclusion

In reaching a decision on whether to approve the Project, a broad range of considerations are available to the GIC to consider and weigh, including the Project's positive and negative impacts on Canada and on its strategic interests and objectives. Among these considerations, the Board's conclusions and recommendations as to whether the Project is in the public interest and whether the significant adverse effects are justified in the circumstances are given careful consideration, as is the process of Crown consultation and accommodation of Indigenous groups during Phase III.

Conclusion

Pour prendre une décision quant à l'approbation du projet, un large éventail de considérations s'offrent au GC pour être prises en compte et soupesées, y compris les impacts positifs et négatifs du projet sur le Canada, ainsi que sur ses intérêts et objectifs stratégiques. Parmi ces considérations, les conclusions et recommandations de l'Office quant à savoir si le projet est dans l'intérêt public et si les effets néfastes importants sont justifiés dans les circonstances, font l'objet d'une attention particulière, de même que le processus de consultation par la Couronne et d'accommodement des groupes autochtones au cours de la phase III.

In making its decision on the Project, the Government has considered, among other things, the NEB's initial consideration report, the assessment of upstream GHG emissions, the views of the public gathered through the Panel and an online questionnaire and enhanced consultations with Indigenous peoples, the Court's decision, the NEB's reconsideration report, the Crown Consultation and Accommodation Report, the NEB's recommendations to the Government, certificate conditions and proponent commitments, accommodation measures and proposed condition amendments, the measures that have been taken and are being taken to mitigate the significant adverse environmental effects on the SRKW and to avoid or lessen the adverse effects of projected related marine

En rendant sa décision sur le projet, le gouvernement a pris en compte, notamment, le rapport d'examen initial de l'ONE, l'évaluation des émissions de GES en amont, les points de vue du public colligés par le comité d'examen, ainsi que par un questionnaire en ligne et des consultations approfondies avec les peuples autochtones, la décision de la Cour, le rapport de réexamen de l'ONE, le rapport de consultation et d'accommodement de la Couronne, les recommandations de l'ONE au gouvernement, les conditions du certificat et les engagements du promoteur, les mesures d'accommodement et les modifications proposées aux conditions, les mesures déjà prises et en voie de l'être pour atténuer les effets environnementaux négatifs importants sur les ÉRS et pour éviter ou atténuer les

shipping on listed species and their critical habitat, including the SRKW, Canada's commitment to assess, monitor and report on the effectiveness of these measures and adaptively manage them and the public interest.

In considering this information, the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Natural Resources:

(a) pursuant to subsection 31(1) of the *Canadian Environmental Assessment Act, 2012*, decides that, taking into account the terms and conditions referred to in paragraph (b), the Trans Mountain Expansion Project is likely to cause significant adverse environmental effects that can be justified in the circumstances, and directs the National Energy Board to issue a decision statement concerning that Project;

(b) pursuant to subsection 54(1) of the *National Energy Board Act*, directs the National Energy Board to issue Certificate of Public Convenience and Necessity OC-65 to Trans Mountain Pipeline ULC, in respect of the proposed construction and operation of the Trans Mountain Expansion Project, subject to the terms and conditions set out in Appendix 3 of the National Energy Board Reconsideration Report of February 22, 2019, entitled *National Energy Board Reconsideration Report - Trans Mountain Pipeline ULC - MH-052-2018* with conditions 6, 91, 98, 100, 124 and 151 superseded by the conditions and as amended in the annexed form; and

(c) pursuant to subsection 21(2) of the *National Energy Board Act*,

(i) approves the issuance by the National Energy Board to Trans Mountain Pipeline ULC of Amending Orders AO-004-OC-49 and AO-005-OC-2, substantially in the annexed form, and

(ii) approves the December 1, 2016, issuance by the National Energy Board to Trans Mountain Pipeline ULC of Amending Orders AO-002-OC-49 and AO-003-OC-2.

Departmental contact

Tim Gardiner
Acting Director General
Petroleum Resources Branch
Natural Resources Canada
Telephone: 343-292-6165

effets négatifs de la navigation maritime liée au projet prévu sur les espèces inscrites et leur habitat essentiel, y compris l'ÉRS, l'engagement du Canada à évaluer, surveiller et rendre compte de l'efficacité de ces mesures et les gérer de manière adaptative, ainsi que l'intérêt public.

À la lumière de cette information, la Gouverneure générale en conseil, sur recommandation du ministre des Ressources naturelles :

a) en vertu du paragraphe 31(1) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)*, décide que, compte tenu des conditions visées à l'alinéa b), la réalisation du projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain aura probablement des effets environnementaux négatifs importants qui sont justifiables dans les circonstances, et donne instruction à l'Office national de l'énergie de faire une déclaration à l'égard de ce projet;

b) en vertu du paragraphe 54(1) de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*, donne à l'Office national de l'énergie instruction de délivrer à Trans Mountain Pipeline ULC le certificat d'utilité publique OC-65 à l'égard de la construction et de l'exploitation projetées quant au projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain, selon les conditions visées à l'annexe 3 du rapport de l'Office national de l'énergie du 22 février 2019, intitulé *Office national de l'énergie – rapport de réexamen – Trans Mountain Pipeline ULC – MH-052-2018* et les conditions 6, 91, 98, 100, 124 et 151 remplacées par les conditions modifiées énoncées à l'annexe ci-jointe;

c) en vertu du paragraphe 21(2) de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* :

(i) agréé la délivrance par l'Office national de l'énergie à Trans Mountain Pipeline ULC des ordonnances modificatrices AO-004-OC-49 et AO-005-OC-2, conformes en substance au texte ci-après,

(ii) agréé la délivrance du 1^{er} décembre 2016 par l'Office national de l'énergie à Trans Mountain Pipeline ULC des ordonnances modificatrices AO-002-OC-49 et AO-003-OC-2.

Personne-ressource du ministère

Tim Gardiner
Directeur général intérimaire
Direction des ressources pétrolières
Ressources naturelles Canada
Téléphone : 343-292-6165