



## Partie 1 : Vue d'ensemble

### Introduction

Le projet du Terminal 2 à Roberts Bank correspond à la construction d'un nouveau terminal maritime de conteneurs à Delta, en Colombie-Britannique, et comporte trois composantes : un nouveau terminal maritime de conteneurs avec trois postes à quai, l'élargissement de la route sur digue pour accueillir des infrastructures routières et ferroviaires supplémentaires, et un bassin de remorqueurs agrandi pour héberger un nouveau fournisseur d'activités de remorquage. Le terminal maritime serait situé immédiatement à l'ouest des terminaux existants à Roberts Bank, à environ 5,5 kilomètres de l'extrémité de la route sur digue, dans les eaux infralittorales profondes et à l'écart des habitats intertidaux sensibles. Le terminal se trouverait sur de nouvelles terres, créées principalement au moyen du sable qui se dépose dans le fleuve Fraser chaque printemps pendant la crue nivale.

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser, le promoteur du projet, est une administration portuaire en vertu de la *Loi maritime du Canada*, et l'agence fédérale chargée de la gestion des terres et des eaux fédérales qui forment le Port de Vancouver, le port le plus important du Canada. L'Administration portuaire présente le projet dans le cadre des objectifs de la *Loi maritime du Canada*.

Le projet du Terminal 2 à Roberts Bank constitue un investissement critique dans les infrastructures portuaires maritimes sur la côte ouest du Canada, dans le but d'appuyer les échanges commerciaux du Canada. Comme le démontrent les prévisions depuis plusieurs années en ce qui concerne une hausse des volumes de marchandises et une capacité limitée, il est urgemment nécessaire d'augmenter la capacité des terminaux de conteneurs au Port de Vancouver afin de veiller à ce que la chaîne d'approvisionnement du Canada puisse continuer à transporter les marchandises de manière efficiente et fiable, et ainsi appuyer notre économie. L'investissement dans ce projet permettra de protéger la compétitivité et la résilience économiques du commerce canadien, et de veiller à ce que les initiatives d'amélioration de l'environnement qui visent des espèces clés et offrent des avantages aux groupes autochtones et aux collectivités locales puissent être mises en œuvre.

Le projet est en cours de développement depuis plus d'une décennie, et compte 11 années d'études environnementales et techniques, de consultation des groupes autochtones et de mobilisation du public et des parties prenantes. Au cours des huit dernières années, le projet a fait l'objet d'une évaluation environnementale en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (2012), y compris un examen mené par une commission d'examen indépendante nommée par le gouvernement fédéral.

Depuis la fin du rapport de la commission d'examen indépendante en août 2019, l'Administration portuaire a continué à répondre aux commentaires des groupes autochtones, des agences, des gouvernements locaux, des collectivités et des parties prenantes afin d'éviter, de réduire et de compenser davantage les effets néfastes potentiels du projet et offrir une plus grande certitude concernant l'efficacité à long terme des mesures d'atténuation proposées.

En août 2020, le ministre de l'Environnement et du Changement climatique a présenté une demande d'information (DI) à l'Administration portuaire afin qu'elle fournisse des renseignements sur plusieurs questions pour éclairer la prise d'une décision fédérale à propos du projet.

Dans la présente réponse, l'Administration portuaire fournit des renseignements sur les mesures qui contribuent à atténuer davantage les effets néfastes potentiels causés par le projet qui ont été déterminés par la commission d'examen. Cette réponse a été mise au point en s'appuyant sur les politiques, les priorités et les orientations

gouvernementales pertinentes, et avec les commentaires reçus lors des consultations continues auprès des groupes autochtones et des agences fédérales. Notre réponse démontre que le projet peut être mené de manière responsable, que les effets néfastes résiduels potentiels sont justifiés, et que l'approbation du projet correspond à l'intérêt du public.

Si le projet est approuvé, l'Administration portuaire mettra en place des mesures améliorées et ciblées supplémentaires résultant des nouvelles analyses qui permettront d'atténuer encore davantage les effets du projet, de réduire l'incertitude et d'appuyer les futures exigences en matière de délivrance de permis. Les mesures proposées sont faisables, raisonnables et ont été reconnues comme efficaces; elles visent des espèces clés d'intérêt pour les groupes autochtones, le gouvernement et les collectivités locales.

Le présent sommaire exécutif énonce la justification du projet, l'approche suivie pour le développement du projet et la consultation des groupes autochtones et des agences à propos des réponses à la demande d'information, ainsi que les résultats des nouvelles analyses (**Partie 1**). Il décrit ensuite les questions posées par le ministre, ainsi qu'un résumé de l'information fournie dans chacune des réponses (**Partie 2**).

## Objectif et avantages du projet

Comme le Parlement le confirme, les intérêts du Canada sont desservis par la promotion et la protection de la compétitivité, de la croissance et de la prospérité de l'économie canadienne; à cette fin, des infrastructures portuaires, et des ports en particulier, sont nécessaires<sup>1</sup>. Comme le précise l'alinéa 4a) de la *Loi maritime du Canada*, les administrations portuaires doivent « mettre en œuvre une politique maritime qui permette au Canada de se doter de l'infrastructure maritime dont il a besoin, qui le soutienne efficacement dans la réalisation de ses objectifs socioéconomiques nationaux, régionaux et locaux aussi bien que commerciaux, et l'aide à promouvoir et préserver sa compétitivité. »

La compétitivité commerciale du Canada repose sur la capacité de la chaîne d'approvisionnement du Canada à fournir un accès fiable et rentable aux importateurs et aux exportateurs. Les gouvernements fédéral et provincial ont investi de manière significative dans les infrastructures routières et ferroviaires qui appuient les terminaux du Port de Vancouver à Roberts Bank, dans le cadre de la chaîne d'approvisionnement de la côte ouest du Canada, mais la capacité maritime doit être rapidement accrue afin d'appuyer les futurs échanges commerciaux. Le projet du Terminal 2 à Roberts Bank relève de l'intérêt national puisqu'il permettra un accès efficient et fiable aux marchés internationaux au bénéfice des Canadiens.

La capacité requise pour le transport des conteneurs sur la côte ouest du Canada pourrait faire défaut dès 2025. La hausse de la demande pour le transport de conteneurs pendant la pandémie a permis de constater que les effets des contraintes actuelles, telles que les bouchons de circulation au Port de Vancouver, ont entraîné une augmentation des retards dans les transports, y compris des temps d'immobilisation plus élevés des conteneurs et une augmentation de l'utilisation des mouillages, qui ne sont habituellement pas utilisés par les porte-conteneurs, ce qui a formé un goulot d'étranglement pour les marchandises destinées au marché. Notre analyse indique que la construction du projet du Terminal 2 à Roberts Bank est essentielle pour lutter contre la congestion et pour veiller à ce que la côte ouest du Canada puisse appuyer le commerce canadien pendant les décennies à venir. Sans l'investissement dans le projet du Terminal 2 à Roberts Bank, la congestion ressentie pendant la pandémie deviendra un événement récurrent et pourrait avoir des conséquences durables sur les collectivités locales et la compétitivité du port le plus important du Canada, ainsi que sa capacité à répondre aux besoins des Canadiens et de nos partenaires commerciaux.

Une fois que la capacité en conteneurs de la côte ouest sera atteinte à Vancouver et à Prince Rupert, les importateurs et exportateurs canadiens n'auront pas d'autres choix que de se tourner vers les ports américains pour le transport de marchandises à destination et en provenance du Canada, ce qui augmentera les coûts et réduira les avantages pour l'économie canadienne. Étant donné que le recours aux ports américains semble inévitable en l'absence du projet du Terminal 2 à Roberts Bank, le gouvernement doit s'engager dès maintenant

---

<sup>1</sup> *Loi maritime du Canada*, L.C. 1998, ch. 10, alinéa 4a), a.1)

afin de protéger des décennies d'investissements en matière d'infrastructure et une politique commerciale qui s'appuie sur la porte d'accès de la côte ouest la plus importante et la plus compétitive du Canada. Cet engagement soutiendra des dizaines de milliers d'emplois bien rémunérés au sein de la chaîne d'approvisionnement canadienne et assurera la résilience économique.

Tel que mentionné précédemment, l'Administration portuaire a assuré le développement du projet depuis les 11 dernières années. En 2013, nous avons lancé un processus d'évaluation environnementale qui comprenait un examen mené par une commission d'examen indépendante nommée par le gouvernement fédéral, à savoir la forme la plus stricte d'évaluation environnementale fédérale. Ce processus a permis d'améliorer le projet en offrant un espace de dialogue scientifique indépendant avec de nombreuses occasions de recueillir les commentaires des agences, des groupes autochtones, des gouvernements locaux, des collectivités et des parties prenantes. Nous avons conçu le projet de manière à tenir compte des préoccupations soulevées lors de ce dialogue et dans les commentaires reçus et y répondre, de manière à améliorer selon nous le projet.

Par le biais de l'évaluation environnementale, nous nous sommes engagés à faire preuve de responsabilité et d'excellence en ce qui concerne l'environnement, et à mettre au point notre approche en consultation avec les groupes autochtones, les gouvernements locaux, les collectivités et les groupes d'intérêt des parties prenantes. La priorité donnée à un processus de consultation exhaustif et détaillé avec les groupes autochtones a permis d'apporter des améliorations significatives au projet, et d'accroître les avantages et les possibilités pour les groupes autochtones par le biais d'une collaboration étroite sur des sujets d'intérêt et des sources de préoccupation clés.

Les administrations portuaires canadiennes sont mandatées pour offrir une capacité, à un coût raisonnable pour les utilisateurs, et en prenant en compte l'environnement et les communautés locales. En tant qu'agent du gouvernement du Canada, nous prenons ce mandat à cœur et considérons qu'il nous incombe d'inclure la gérance en ce qui concerne la protection de l'environnement et de nous assurer que les collectivités locales tirent parti des avantages commerciaux obtenus. Nous avons constamment démontré cette approche au moyen de programmes environnementaux de classe mondiale, d'investissements au sein des collectivités et d'un dialogue continu, de relations respectueuses et de possibilités offertes aux groupes autochtones, aux parties prenantes et aux résidents sur les questions importantes pour la région et notre ville portuaire. Dans le cadre du projet du Terminal 2 à Roberts Bank, nous avons proposé une solution à long terme qui améliorera la fiabilité et la capacité commerciale canadienne sur la côte ouest, et nous avons agi de manière collaborative et adaptée, en comprenant pleinement l'importance de ce que nous devons protéger en tant qu'agents de la Couronne.

Nous pensons que le projet du Terminal 2 à Roberts Bank relève de l'intérêt public puisqu'il offrira des retombées économiques importantes et qu'il appuiera les objectifs en matière de commerce international et de développement économique évoqués par le Canada (y compris la reprise après la pandémie de COVID-19). Le projet appuiera et prolongera la relation du Canada avec les peuples autochtones ainsi que la nécessaire réconciliation économique, et donnera la priorité aux initiatives environnementales qui favorisent la survie à long terme des espèces essentielles.

## Consultation et mobilisation

La consultation continue des groupes autochtones a joué un rôle crucial dans le développement du projet du Terminal 2 à Roberts Bank. Nous avons commencé les consultations liées au projet en 2011 avec les groupes autochtones, et nous avons depuis lors mobilisé 46 groupes autochtones<sup>2</sup>, tel que prescrit par l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (anciennement l'Agence canadienne d'évaluation environnementale). Notre programme de consultation complet et en plusieurs étapes nous a permis d'intégrer le savoir autochtone tout au long des différentes phases d'élaboration du projet.

Au cours de l'année passée, nous avons suivi une approche itérative de la consultation des groupes autochtones pour la préparation de nos réponses à la demande d'information du ministre. Les groupes autochtones ont été

---

<sup>2</sup> Les groupes autochtones consultés sont énumérés à l'Annexe A11 du point IR2020-5.

invités à participer à des consultations liées à la DI, et l'approche a été adaptée afin d'appuyer les intérêts et les modes de participation préférés de chaque groupe autochtone. Depuis août 2020, nous avons réalisé 171 réunions en personne avec les groupes autochtones, et organisé 16 ateliers réunissant plusieurs groupes pour discuter de nos réponses sur des sujets tels que le poisson et son habitat, les mesures de compensation, les jeunes saumons, les épaulards résidents du Sud, le crabe dormeur et le biofilm. Dans le cadre de notre consultation continue des groupes autochtones, nous poursuivons notre travail collaboratif avec la Première Nation Tsawwassen et la Bande de Musqueam à mesure que nous poursuivons la planification liée aux priorités du projet par le biais de réunions techniques régulières, de visites sur place, d'un dialogue continu et d'autres activités planifiées conjointement. Nous poursuivons également nos efforts avec la Nation Tsleil-Waututh en ce qui concerne les priorités clés dans le cadre du projet. Nous demeurons engagés à faire progresser le projet en étant guidés par le savoir, les perspectives, l'expérience et les commentaires des groupes autochtones.

Dans le cadre de notre processus de consultation des groupes autochtones en appui à la DI, nous avons proposé ce qui suit :

- Offrir un aperçu et des mises à jour concernant notre approche de la consultation des groupes autochtones
- Suivre une approche par étapes pour l'élaboration de la portée et l'analyse technique, et partager l'information avec les groupes autochtones pour recueillir des commentaires avant la rédaction des réponses
- S'appuyer sur les commentaires déjà reçus de la part des groupes autochtones lors des consultations précédentes sur les sujets qui recoupent la DI pour la rédaction de réponses, afin de les soumettre aux fins d'examen formel et de commentaires
- Organiser des séances de questions/réponses avec les groupes autochtones afin de discuter de la formulation des réponses préliminaires
- Répondre aux commentaires reçus, en incluant de l'information et des explications sur la manière dont ces commentaires ont été intégrés dans les réponses préliminaires ou en expliquant pourquoi cela n'a pas été le cas

Nous sommes reconnaissants des commentaires précieux et des connaissances que les groupes autochtones ont apporté pour la rédaction des réponses préliminaires. La rétroaction reçue a permis d'éclairer l'élaboration de la réponse définitive. Nous avons hâte de poursuivre ces consultations judicieuses tout au long des processus d'examen fédéral et d'obtention de permis pour le projet, ainsi que pendant les phases de construction et d'exploitation en cas d'approbation du projet.

En plus de la consultation et de la mobilisation des groupes autochtones, nous avons mobilisé de manière large les agences fédérales afin de bien comprendre leurs besoins dans le cadre de la rédaction de la réponse à la DI. Les réponses préliminaires à la DI ont été diffusées aux agences, et nous sommes reconnaissants des conseils et commentaires reçus.

## Résultats de l'analyse de la DI

Le ministre a demandé à l'Administration portuaire de fournir des renseignements supplémentaires à propos du saumon, des épaulards résidents du Sud, du biofilm, des effets pour les peuples autochtones et des renseignements économiques mis à jour. En réponse à cette demande, nous avons mené de nouvelles analyses, qui s'appuyaient sur de nouvelles données scientifiques; nous avons progressé en ce qui concerne notre planification en collaboration avec la Première Nation Tsawwassen et la Bande de Musqueam au sujet des priorités clés liées à la demande du ministre, et nous avons poursuivi nos travaux avec les groupes autochtones conformément aux processus de collaboration qu'ils privilégient afin d'appuyer la prise en compte et l'intégration des commentaires reçus. Nous avons entrepris des consultations exhaustives avec les groupes autochtones et les agences en réponse à la DI et aux commentaires reçus de la part de la commission d'examen. Par le biais de ce processus, nous avons proposé des mesures d'atténuation supplémentaires pour réduire davantage les effets liés au projet sur l'environnement et les groupes autochtones.

Suivie tout au long du processus d'évaluation environnementale, l'approche choisie pour la réponse à la DI comprenait une analyse globale des mesures d'atténuation visant à éviter, réduire et compenser les effets potentiels liés au projet. Cette analyse s'appuyait sur le savoir et les commentaires des Autochtones, ainsi que sur l'expertise des agences fédérales. Nous sommes confiants du fait que le projet peut être mené d'une manière qui répond à notre mandat fédéral visant à protéger l'environnement et à tenir compte des collectivités locales tout en favorisant le commerce du Canada par l'entremise du Port de Vancouver. Cela correspond également à notre vision de faire du Port de Vancouver le port le plus durable du monde.

Les principaux résultats de l'analyse menée pour informer la réponse à la DI comprennent les points suivants :

- Des mesures de réduction supplémentaires et une proposition de plan de compensation qui visent à compenser pleinement les effets prévus du projet sur les jeunes saumons, ce qui permettra d'améliorer considérablement l'habitat et la productivité des jeunes saumons.
- Une proposition de plan de compensation qui contrebalance les effets du projet sur le poisson et son habitat, éclairée par le savoir autochtone et se concentrant sur les espèces prioritaires déterminées par les groupes autochtones et les agences.
- L'ouverture d'une brèche, soit au niveau du terminal maritime ou le long de la route sur digue, pour atténuer la potentielle perturbation de la migration des jeunes saumons.
- D'autres mesures d'atténuation pour les épaulards résidents du Sud, qui, une fois combinées aux mesures proposées précédemment, permettraient de réduire davantage les effets néfastes potentiels des activités de construction, d'exploitation du projet et des activités de transport maritime liées au projet sur les épaulards résidents du Sud. Les mesures supplémentaires proposées permettent de croire que les opérations de construction et d'exploitation du projet, ainsi que les activités de transport maritime connexes, ne menaceront pas la survie ou le rétablissement de l'espèce.
- L'élaboration et la mise en œuvre d'un volet du programme de suivi pour le transport maritime afin de confirmer les prévisions des effets acoustiques potentiels causés par les porte-conteneurs faisant escale au Port de Vancouver sur les épaulards résidents du Sud, en collaboration avec les groupes autochtones, Transports Canada, Pêches et Océans Canada et les autres autorités fédérales responsables. Nous avons déterminé des options d'atténuation d'urgence potentielles qui pourraient être mises en œuvre si les effets dépassaient les prévisions.
- L'inclusion de nouvelles mesures pour lutter contre les effets potentiels sur le crabe en raison des mesures d'atténuation visant les épaulards résidents du Sud pendant les activités de construction.
- Une proposition que le volet du programme de suivi concernant l'utilisation actuelle des terres et des ressources à des fins traditionnelles (utilisation actuelle), déjà acceptée par l'Administration portuaire, comprenne le suivi des changements apportés à la pêche autochtone du crabe, tel que demandé par les groupes autochtones dans le cadre des commentaires apportés pour la réponse à la DI.
- La confirmation que le projet créera des dizaines de milliers d'emplois bien rémunérés pour soutenir les familles, en plus d'appuyer la croissance économique pour les Canadiens, les Britanno-Colombiens, et les collectivités de Metro Vancouver, d'après l'analyse économique mise à jour.

En plus des mesures décrites dans la présente réponse, l'Administration portuaire a proposé une série d'autres mesures, en collaboration avec les groupes autochtones ou en fonction de leurs commentaires, notamment :

- La création d'un fonds pour l'abondance des proies d'un montant de 30 millions de dollars visant à appuyer la disponibilité du saumon quinnat pour les épaulards résidents du Sud, qui sera mis au point en collaboration avec les groupes autochtones et les agences fédérales.
- Un manuel de création d'habitats pour le biofilm, de manière à mieux comprendre comment créer des habitats pour le biofilm qui peuvent appuyer le bécasseau d'Alaska et les autres oiseaux de rivage.
- Un projet de création ou d'amélioration du biofilm, une occasion de mettre en application les techniques du manuel dans une étude de cas de projet local, ce qui permettra de favoriser la collaboration avec les groupes autochtones en ciblant les aires importantes pour les oiseaux de rivage migrateurs.

## Partie 2 : Résumé des réponses à la DI

La réponse à la DI est organisée par sujet à la demande du ministre, avec des réponses individuelles apportées aux questions connexes. Des consultations avec les groupes autochtones et les agences ont été menées pour l'élaboration des réponses à la DI, y compris en ce qui concerne l'approche et le contenu, ainsi que les réponses préliminaires, à l'exception des DI 5 et 6. La DI 5 correspond à une série de questions posées par le ministre aux groupes autochtones en ce qui concerne l'utilisation actuelle et les effets sur la santé des peuples autochtones; la DI 6 présente un résumé des résultats des consultations menées pour répondre à toutes les DI, de la nature des rétroactions reçues lors des consultations menées pour rédiger les réponses préliminaires aux DI 1 et 4 et à la DI 7, et de la manière selon laquelle ces nouveaux renseignements pourraient avoir une incidence ou modifier l'exercice des droits des peuples autochtones.

### DI 1 – À propos du plan de compensation pour le poisson et son habitat

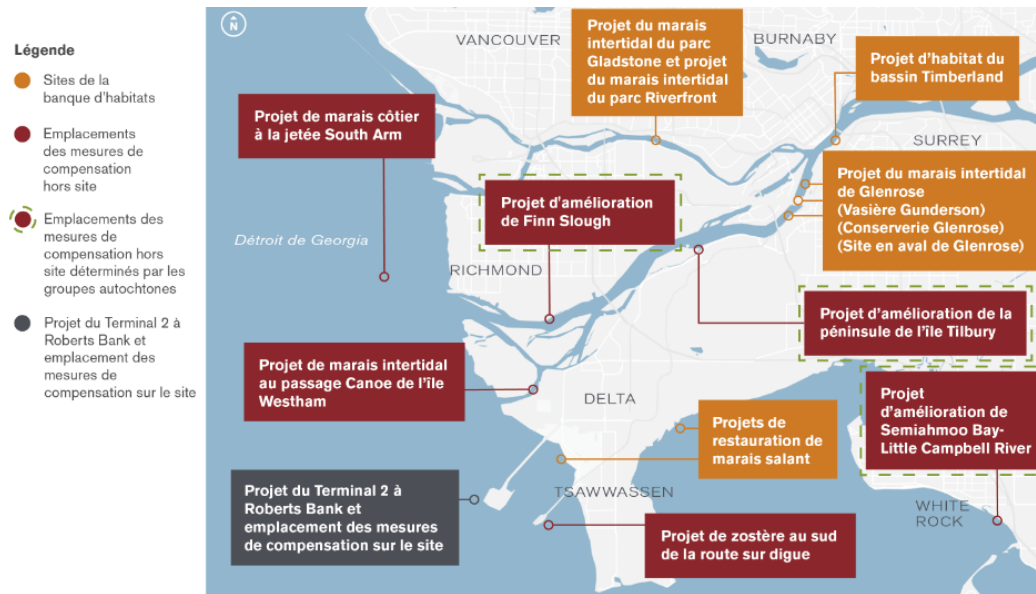
Le ministre a demandé à l'Administration portuaire de fournir des détails supplémentaires sur les projets potentiels qui sont envisagés dans le cadre du plan de compensation, ainsi qu'une analyse de la manière selon laquelle le plan contrebalancera les effets du projet sur le poisson et son habitat. La demande visait également à obtenir une description de la manière dont le plan répondrait directement à la perte d'habitat et à la perturbation potentielle de la migration des jeunes saumons causées par le projet.

#### Réponse de l'Administration portuaire

La réponse a été présentée en deux parties. Le point **IR2020-1.1** décrit les projets de compensation proposés, y compris le plan de compensation, qui comprend les éléments suivants :

- 86 hectares (ha) de compensation de l'habitat mis au point en collaboration avec les groupes autochtones afin d'appuyer les espèces d'intérêt clés, comme le saumon quinnat et le crabe dormeur.
  - La superficie de 86 ha correspond à une superficie trois fois plus grande que celle proposée pour compenser la perte d'habitat dans l'étude d'impact environnemental qui a été soumise à la commission d'examen.
  - Elle est également supérieure de 22 ha à la superficie requise pour contrebalancer les effets du projet qui demeurerait après la mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction.
- Trois projets prioritaires pour les groupes autochtones et une collaboration étroite avec ces derniers en ce qui concerne toutes les propositions de projets
- Des projets de banque d'habitats, de compensation améliorée sur le site et de compensation hors site, en ciblant les espèces et les types d'habitats d'intérêt.
- L'accent mis sur la création d'un habitat intertidal à productivité élevée (dont les avantages pour les jeunes saumons et de nombreuses autres espèces sont bien connus) dans le cadre du plan de compensation, en s'appuyant sur les commentaires des groupes autochtones et les projets proposés par ces derniers.

Administration portuaire Vancouver-Fraser  
Sommaire exécutif de la réponse à la demande de renseignements



- L'élaboration d'un plan de compensation non conventionnel. Le programme vise à devenir un projet régional novateur et durable qui sera mis en œuvre conjointement au projet du Terminal 2 à Roberts Bank. L'objectif de ce programme consiste à mettre en œuvre des projets qui bénéficient au poisson et à son habitat, en mettant l'accent sur les projets offrant les meilleurs résultats en matière de conservation et d'amélioration pour les espèces prioritaires et leurs habitats, en répondant aux facteurs limitatifs, aux goulots d'étranglement et aux besoins émergents.
- Des renseignements exhaustifs de soutien technique, y compris des rapports de conception, des rapports archéologiques, des modélisations, des évaluations géotechniques et des rapports sur les conditions écologiques.
- Des mesures et des projets de compensation d'urgence (dans le cas peu probable où ils soient requis).

Le point **IR2020-1.2** décrit de quelle manière le plan répond directement aux effets du projet sur le poisson et son habitat, y compris la perte d'habitat et la perturbation potentielle de la migration des jeunes saumons. La réponse comprend les éléments suivants :

- Les mesures qui seront mises en œuvre avant la compensation, comme le positionnement du terminal dans les eaux infralittorales plus profondes et présentant une productivité plus faible, évitant ou réduisant ainsi les effets potentiels du projet.
- Une brèche pour le passage des poissons sera mise en place au niveau du terminal ou de la route sur digue pour atténuer la perturbation de la migration des jeunes saumons.
- Des sources de corroboration indépendantes ont confirmé que davantage de mesures de compensation que ce qui est nécessaire ont été envisagées pour compenser pleinement les effets sur les jeunes saumons quinnat et contrebalancer les effets sur le poisson et son habitat.
- Les projets de compensation vont permettre à eux seuls d'obtenir une productivité quatre fois supérieure à celle perdue en fonction de la superficie, avec un gain net d'environ 37 ha pour l'habitat des jeunes saumons quinnat.
- La manière selon laquelle l'écran des vagues derrière le terminal, combiné aux autres projets de compensation, permettra d'obtenir une productivité du poisson et de son habitat 16 fois supérieure à celle perdue en fonction de la superficie.

- Une description claire de la manière dont l'incertitude a été prise en compte dans l'analyse des besoins de compensation et de la façon selon laquelle un suivi solide et une gestion adaptative permettent de réduire davantage cette incertitude.

En consultation avec Pêches et Océans Canada et les groupes autochtones, une analyse complète et un dénombrement des avantages de toutes les mesures de compensation mises en place seront élaborés dans le plan final de compensation du projet de Terminal 2 à Roberts Bank requis dans la demande d'autorisation en vertu de la *Loi sur les pêches* pour le projet.

## **DI 2 – À propos des mesures d'évitement et d'atténuation pendant les activités de construction du projet**

Le ministre a demandé à l'Administration portuaire de fournir de l'information supplémentaire sur les mesures d'évitement et d'atténuation pour les effets sur les épaulards résidents du Sud causés par les activités de construction du projet.

### **Réponse de l'Administration portuaire**

La réponse a été présentée en trois parties. Dans le point **IR2020-2.1**, la réponse décrit les options supplémentaires concernant la conception de la superficie qui sont techniquement faisables qui permettraient d'éviter ou de réduire la perte d'habitat et la perturbation potentielle de la migration des jeunes saumons causées par le projet, y compris la réduction de la superficie du terminal maritime d'environ 10,3 ha, et la réduction de la superficie de la route sur digue d'environ 4,1 ha. Les modifications proposées concernant la conception permettraient de réduire les effets directs et indirects sur le poisson et son habitat, pour les bienfaits des poissons jeunes et adultes, y compris les saumons quinnat et kéta, le hareng, le lançon et le crabe dormeur, qui utilisent ces habitats pour l'alevinage, l'alimentation, la protection contre les prédateurs et la reproduction.

Le point **IR2020-2.2** décrit les mesures opérationnelles supplémentaires permettant de réduire les effets du projet sur les jeunes saumons (pendant les activités d'exploitation du projet) en ce qui a trait à la lumière et au bruit, et les options de conception du terminal et de la route sur digue qui permettraient d'éviter ou de réduire la perte d'habitat et la perturbation éventuelle de la migration des jeunes saumons causées par le projet.

La réponse décrit les mises à jour apportées au plan de gestion de l'éclairage, qui seront élaborées en consultation avec les groupes autochtones, les agences et les autres parties prenantes afin de réduire la pollution lumineuse dans l'environnement maritime de l'éclairage de l'infrastructure du projet dans le but de limiter la perturbation potentielle de la migration des jeunes saumons. Les mesures d'atténuation permettant de réduire davantage les effets acoustiques potentiels du bruit sous-marin sur les épaulards résidents du Sud pendant les activités d'exploitation du projet sont également décrites; ces mesures profiteront généralement à toutes les espèces marines, y compris les jeunes saumons.

Tel que décrit dans la réponse, nous avons également évalué quatre emplacements pour la création d'une brèche pour le passage des poissons, l'un au niveau du terminal maritime et les trois autres au niveau de la route sur digue, afin de permettre aux jeunes saumons de se déplacer entre la partie nord du projet et la zone située entre la route sur digue et le rivage, et l'habitat pour le refuge des jeunes saumons situé du côté ouest du périmètre du terminal maritime. Les commentaires des groupes autochtones ont mis en évidence un intérêt élevé pour la création d'une brèche pour les poissons.

Une brèche au niveau du terminal maritime ou de la route sur digue permettrait le passage des poissons, et atténuerait ainsi la perturbation potentielle de la migration des jeunes saumons quinnat. Pour le moment, nous pouvons confirmer qu'une brèche au niveau du terminal est faisable sur les plans technique et économique, et seulement assujettie à l'obtention de permis. Une brèche au niveau de la route sur digue est techniquement faisable selon les évaluations de la conception du génie et de la constructibilité. Cependant, contrairement à une brèche au niveau du terminal, l'Administration portuaire n'est pas propriétaire de la route sur digue, et d'autres parties prenantes utilisent la route sur digue. Les intérêts de ces parties devront être pris en compte, et il faudra obtenir leur accord avant de créer une brèche au niveau de la route sur digue afin de déterminer si ce projet est

faisable sur les plans économique et technique. Nous avons proposé une condition préliminaire si le ministre souhaite demander une étude de faisabilité pour la réalisation d'une brèche au niveau de la route sur digue. Une telle étude de faisabilité permettrait au ministre de déterminer si une brèche au niveau de la route sur digue est faisable, et si cette option doit être privilégiée par rapport à une brèche au niveau du terminal.

Le point **IR2020-2.3** décrit les nouvelles mesures et les mesures améliorées que nous mettrons en place pour éviter ou réduire les effets potentiels du bruit sous-marin provenant des activités de construction du projet sur les épaulards résidents du Sud et augmenter l'efficacité des mesures d'atténuation proposées. Cela tient compte des résultats de nos analyses techniques supplémentaires, des consultations avec les groupes autochtones et de la mobilisation des agences fédérales.

Une fois toutes les mesures combinées, nous estimons que les activités de construction du projet entraîneraient une perte potentielle d'environ deux heures de recherche de nourriture par épaulard pendant les six années complètes estimées pour la réalisation des travaux de construction sur l'eau.

Nous sommes sûrs qu'avec les mesures d'atténuation supplémentaires suivantes, les effets néfastes des bruits de construction sur les épaulards résidents du Sud seront faibles et ne mettront pas en cause la survie ou le rétablissement de l'espèce. Ces mesures incluent les éléments suivants :

- Éviter les activités de construction bruyantes pendant les périodes d'utilisation les plus importantes de la zone par les épaulards résidents du Sud
- Mettre en œuvre des technologies d'assourdissement pour tout pilier qui doit être enfoncé par battage (environ pour quatre piliers) afin de réduire le bruit sous-marin et les effets néfastes pour les épaulards résidents du Sud, les autres mammifères marins et les poissons. L'utilisation limitée du marteau de battage est seulement requise pour les essais visant à confirmer la stabilité et la sécurité des infrastructures.
- Adopter des zones d'exclusions pour la protection et la conservation des épaulards résidents du Sud pendant les activités de construction du projet
- Utiliser de multiples moyens pour détecter la présence des épaulards résidents du Sud, y compris tirer parti des sources de détection précoce, utiliser une équipe d'observateurs des mammifères marins et mettre en place un système de surveillance acoustique passive
- Utiliser des procédures d'arrêt des travaux pour stopper ou modifier les travaux de construction sur l'eau avant que les épaulards résidents du Sud ne pénètrent dans la zone d'exclusion.

De nouvelles mesures pour lutter contre les effets potentiels sur le crabe en raison des mesures d'atténuation visant les épaulards résidents du Sud pendant les activités de construction ont été incluses.

### **DI 3 – Mesures d'évitement et d'atténuation pour les opérations d'exploitation et de transport maritime associées au projet**

Le ministre a demandé à l'Administration portuaire de fournir de l'information supplémentaire sur les mesures d'évitement et d'atténuation pour les effets sur les épaulards résidents du Sud causés par les activités d'exploitation et de transport maritime liées au projet.

#### **Réponse de l'Administration portuaire**

Le point **IR2020-3** décrit les travaux techniques supplémentaires que nous avons entrepris, et les mesures d'atténuation mises en évidence depuis le rapport de la commission d'examen fédérale pour atténuer davantage les effets du bruit sous-marin sur les épaulards résidents du Sud et réduire les risques de collision avec les navires en raison des activités d'exploitation et de transport maritime liées au projet. La réponse a également fourni des renseignements nouveaux et supplémentaires pour confirmer les prévisions en termes de trafic de porte-conteneurs en lien avec le projet au-delà de 2035.

En s'appuyant sur les consultations menées avec les groupes autochtones et la mobilisation des agences gouvernementales, nous allons mettre en œuvre les mesures d'atténuation suivantes, en plus des mesures d'atténuation et de nos engagements existants :

- Retarder l'appareillage et le départ des porte-conteneurs pendant les heures du jour lorsque les épaulards résidents du Sud sont présents
- Évaluer l'efficacité des technologies visant à réduire le bruit sous-marin associé aux activités des remorqueurs (par exemple, les remorqueurs électriques) qui seront mises en œuvre dans le cadre du projet en cas de faisabilité
- Fournir des prises d'alimentation à quai pour les porte-conteneurs
- Faire en sorte que l'exploitant du terminal soit tenu contractuellement d'exiger des porte-conteneurs à destination du Terminal 2 à Roberts Bank qu'ils participent aux initiatives applicables du programme Enhancing Cetacean Habitat and Observation (ECHO), ou l'équivalent. Le programme ECHO est un programme unique reconnu mondialement qui a été conçu et est géré par l'Administration portuaire afin de mieux comprendre et réduire les effets cumulés de la navigation commerciale sur les cétacés à risque, en ciblant particulièrement les épaulards résidents du Sud en voie de disparition.
- Continuer à gérer le programme ECHO et ses initiatives et signer une prolongation de cinq ans pour l'accord de conservation en vertu de l'article 11 de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP) pour appuyer le rétablissement de l'épaulard résident du Sud, avec l'accord des autres parties

Au Terminal 2 à Roberts Bank, avec les mesures d'atténuation en place, le temps de recherche de nourriture perdu potentiel en raison des activités d'exploitation du projet serait d'environ 1,8 heure par épaulard résident du Sud et par an.

L'Administration portuaire prévoit que le scénario le plus réaliste en ce qui concerne le nombre de porte-conteneurs faisant escale au Port de Vancouver à l'avenir sera le même, avec ou sans le projet du Terminal 2 à Roberts Bank.

En l'absence de mesures d'atténuation, seuls de petits changements à l'exposition au bruit sont prévus en lien avec le projet du Terminal 2 à Roberts Bank. On estime que ces changements ne réduiront pas la qualité de l'environnement acoustique des épaulards résidents du Sud. Nous allons élaborer et mettre en œuvre un volet du programme de suivi pour le transport maritime afin de vérifier les prévisions des effets acoustiques potentiels causés par les porte-conteneurs faisant escale au Port de Vancouver sur les épaulards résidents du Sud, en collaboration avec les groupes autochtones, Transports Canada, Pêches et Océans Canada et les autres autorités fédérales responsables. La réponse décrit les options d'atténuation d'urgence potentielles, comme le ralentissement des navires ou la réduction supplémentaire de la vitesse ou l'agrandissement des zones dans lesquelles la vitesse est réduite, qui pourraient être mises en œuvre si les effets sur les épaulards résidents du Sud dépassent les prévisions. Les mesures d'atténuation d'urgence indiquent qu'il existe des options disponibles pour compenser les effets du bruit sous-marin sur les épaulards résidents du Sud, dans le cas peu probable où les prévisions maximales concernant le nombre de porte-conteneurs soient dépassées.

Les mesures d'atténuation proposées, combinées au volet du programme de suivi, permettent de s'assurer que les activités d'exploitation et de transport maritime liées au projet sont peu susceptibles de perturber les fonctions vitales de l'épaulard résident du Sud au sein de son habitat critique et ne mettront pas à risque la survie ou le rétablissement de l'espèce.

## **DI 4 – À propos du biofilm et des effets sur les oiseaux migrateurs**

Le ministre a demandé d'autres modélisations de la géomorphologie côtière et des changements de la salinité qui pourraient avoir une incidence sur le biofilm et les oiseaux migrateurs en ce qui concerne les changements apportés à la conception dans le cadre des autres réponses à la DI. Le ministre a demandé à ce que la modélisation soit réalisée en utilisant la même approche que celle suivie pour l'analyse décrite dans l'étude d'impact environnemental

## Réponse de l'Administration portuaire

L'Administration portuaire a réalisé la modélisation tel que demandé, et la réponse à la DI fournit un aperçu des résultats en ce qui a trait à la relation entre l'évaluation du biofilm dans l'étude d'impact environnemental. Les changements de conception sur le site décrite au point **IR2020-2.1** (une réduction de la superficie du projet le long du terminal et une route sur digue élargie) et au point **IR2020-2.2** (une brèche pour faciliter le passage des poissons au niveau du terminal ou le long de la route sur digue existante) ont fait l'objet d'une évaluation en ce qui concerne les changements potentiels des conditions géomorphologiques et de la salinité. Ces résultats ont ensuite été pris en compte en ce qui a trait aux effets potentiels sur le biofilm, par rapport à l'évaluation fournie dans l'étude d'impact environnemental. Voici les éléments à retenir :

- La conclusion de l'étude d'impact environnemental selon laquelle les changements de salinité liés au projet n'auraient pas d'incidence néfaste sur le biofilm et les oiseaux migrateurs, y compris les oiseaux de rivage, demeure inchangée, et elle est appuyée par des éléments probants indiquant que le biofilm à Roberts Bank est en bonne santé et abondant dans différentes conditions de salinité.
- La modélisation réalisée pour la réponse au point **IR2020-4** prévoit des changements subtils ou aucune modification aux conditions géomorphologiques en raison de la réduction de la superficie du projet et des éventuels emplacements d'une brèche.
- Les résultats de la modélisation, comparés à ceux de l'étude d'impact environnemental, n'indiquent aucun changement des courants océaniques et aucun changement de la salinité en raison de la réduction de la superficie, bien qu'une modification localisée de la salinité pourrait se produire en raison de la circulation d'eau au niveau de la brèche.

Les prévisions concernant des changements subtils ou aucune modification des conditions géomorphologiques (y compris la salinité) en raison de la réduction de la superficie du projet et des emplacements potentiels d'une brèche sont conformes aux données scientifiques empiriques probantes fournies dans le cadre de l'évaluation environnementale et confirment les conclusions clés selon lesquelles le projet n'aura qu'un effet direct limité sur l'habitat du biofilm (moins de 0,1 % de l'habitat total du biofilm disponible à Roberts Bank) et produira seulement des changements mineurs de la salinité, conformément aux conclusions de la commission d'examen.

La réponse à la DI réaffirme l'engagement de l'Administration portuaire visant à mettre en œuvre trois volets d'un programme de suivi une fois le projet mis en œuvre en ce qui concerne la vérification des prévisions des effets sur la salinité, les caractéristiques géomorphiques, l'érosion et les dépôts de sédiments et les proies du bécasseau d'Alaska (y compris le biofilm). L'annexe à la réponse décrit également les travaux réalisés en ce qui concerne un manuel de création d'habitats pour le biofilm, et un projet de création ou d'amélioration du biofilm dans le cadre des efforts visant à appuyer le développement des connaissances sur l'écologie du biofilm.

## DI 5 – À propos des effets sur les peuples autochtones

Le ministre a demandé à l'Administration portuaire de fournir des renseignements supplémentaires sur les effets sur l'utilisation actuelle et sur la santé humaine décrits dans le rapport de la commission d'examen fédérale, à la suite des consultations menées par l'Administration portuaire auprès des groupes autochtones. Le ministre a demandé à ce que toute nouvelle information disponible soit présentée pour chaque groupe autochtone particulier, et le cas échéant, en tenant compte des différences socioéconomiques et sexospécifiques au sein des collectivités individuelles.

## Réponse de l'Administration portuaire

Depuis la conclusion de l'audience publique, l'Administration portuaire a continué à consulter de manière exhaustive les groupes autochtones. Pour répondre à la demande du ministre, nous avons transmis aux 46 groupes autochtones déterminés par l'Agence d'évaluation d'impact du Canada aux fins de consultation les questions du ministre quant aux effets sur l'utilisation actuelle et la santé humaine. Nous avons recueilli leurs commentaires au moyen de réunions et de soumissions par écrit et avons retranscrit les renseignements collectés au point **IR2020-5**.

La réponse comprenait des copies complètes des rétroactions et réponses reçues lors des consultations des groupes autochtones en ce qui a trait aux questions du ministre à propos des points suivants :

- Détails supplémentaires à propos de la portée de l'utilisation actuelle en lien avec les voies de navigation
- De quelle manière les effets sur la santé documentés dans le rapport de la commission d'examen fédérale pourraient avoir une incidence sur les sous-groupes vulnérables
- De quelle manière les effets sur l'abondance du crabe et l'accès pour la pêche auront une incidence sur la sécurité alimentaire des groupes autochtones pêchant le crabe aux fins de consommation
- De quelle manière les contributions du projet en matière de stress et de perturbation supplémentaires pourraient avoir une incidence sur les résidents vivant à proximité

La plupart des renseignements fournis par les groupes autochtones en réponse aux questions du ministre ont été accessibles pour la commission d'examen et ont été pris en compte par cette dernière. À la lumière de cette information, les conclusions de l'évaluation de la commission d'examen, présentées dans le rapport de la commission d'examen fédérale, demeurent inchangées. Les mesures d'atténuation proposées par l'Administration portuaire, y compris les mesures supplémentaires offertes en réponse à la demande du ministre (voir les points **IR2020-1** à **IR2020-4**) et en consultation avec les groupes autochtones, sont appropriées et seront efficaces pour atténuer les effets potentiellement néfastes sur l'utilisation actuelle et la santé des groupes autochtones.

## **DI 6 – À propos des consultations auprès des groupes autochtones concernant les nouveaux renseignements liés à ces demandes**

Le ministère a demandé à l'Administration portuaire de fournir de l'information à propos des résultats des consultations auprès des groupes autochtones en ce qui concerne les nouveaux renseignements inclus dans la réponse à la DI, y compris des détails sur les groupes qui ont été consultés à propos des nouveaux renseignements, et sur le fait de savoir si les activités décrites dans les nouveaux renseignements pourraient avoir une incidence ou modifier l'exercice des droits des peuples autochtones, et dans l'affirmative de quelle façon. Le ministre a demandé que l'information soit présentée de manière particulière à chaque groupe autochtone.

### **Réponse de l'Administration portuaire**

Les consultations menées auprès des groupes autochtones ont été exhaustives et comprenaient, avant la réception de la demande du ministre en août 2020, des consultations sur des sujets recoupant la DI, en particulier en ce qui concerne les questions du ministre aux points **IR2020-1** à **IR2020-4**. Au cours de l'année passée, nous avons invité 46 groupes autochtones déterminés par l'Agence d'évaluation d'impact du Canada à fournir des commentaires à propos de l'information présentée en réponse à la demande du ministre.

Le point **IR2020-6** décrit les éléments suivants, selon la demande du ministre et tel qu'exigé par l'Agence d'évaluation d'impact du Canada en discussion avec l'Administration portuaire :

- Les commentaires substantiels reçus de la part des groupes autochtones à propos des préoccupations clés liées à la nouvelle information présentée dans les réponses à la DI, y compris la manière selon laquelle la nouvelle information présentée dans les réponses pourrait avoir des répercussions ou modifier l'exercice des droits des peuples autochtones
- Les domaines dans lesquels les commentaires des groupes autochtones ont donné lieu à des modifications substantielles des réponses à la DI
- Les questions en suspens à la suite de l'intégration des commentaires des groupes autochtones reçus dans les réponses à la DI

Les commentaires fournis ont donné lieu à des modifications des réponses visant les enjeux préoccupants ou d'intérêt pour les groupes autochtones, en collaboration avec ces derniers. Par le biais de ce processus, des

détails supplémentaires ont été ajoutés en ce qui concerne les projets et plan de compensation, et à propos des mesures d'évitement et de réduction pour le poisson et son habitat, par exemple une condition visant à réaliser une étude de faisabilité à propos de la brèche au niveau de la route sur digue en raison de l'intérêt élevé des groupes autochtones. De nouvelles mesures pour lutter contre les effets potentiels sur le crabe en raison des mesures d'atténuation visant les épaulards résidents du Sud pendant les activités de construction ont été incluses. En réponse aux commentaires des groupes autochtones et des agences, nous avons également inclus dans la réponse aux fins de considération par le ministre des scénarios de prévisions maximales et minimales du nombre de navires pendant les activités d'exploitation et dans la zone de navigation maritime, ainsi que les mesures d'atténuation connexes pour les épaulards résidents du Sud.

Bien que les groupes autochtones aient fourni des commentaires qui ont été intégrés aux réponses spécifiques et ont donné lieu à des modifications des réponses, l'information fournie (y compris en lien avec le point **IR2020-5**) n'a pas permis de mettre en évidence une nouvelle mesure qui n'avait pas déjà été prise en compte par la commission d'examen. À l'exception du point **IR2020-2.3**, qui a le potentiel de perturber la pêche au crabe et au crabe dormeur en raison des mesures prises pour protéger les épaulards résidents du Sud (et des mesures supplémentaires ont été proposées pour répondre à ces effets potentiels), les commentaires fournis par les groupes autochtones n'ont pas mis en évidence de nouveaux effets ou modifications de l'exercice des droits des peuples autochtones selon les nouveaux renseignements fournis par l'Administration portuaire dans sa réponse à la demande du ministre.

## **DI 7 – Renseignements supplémentaires : Avantages économiques du Terminal 2 à Roberts Bank**

Le ministre a indiqué que si l'Administration portuaire le souhaitait, des renseignements supplémentaires pertinents pour la prise de décisions en ce qui concerne le projet pourraient être fournis, comme une analyse économique ou d'autres renseignements.

### **Réponse de l'Administration portuaire**

L'Administration portuaire a réalisé une analyse mise à jour des impacts économiques du projet, en tenant compte des volumes de conteneurs prévus dans les terminaux de la côte ouest, et des modifications apportées à la conception des activités de construction et d'exploitation du projet, de l'échéancier, des dépenses en capital et d'exploitation et des exigences liées à la main-d'œuvre.

L'analyse mise à jour des impacts économiques prend en compte les effets de la pandémie mondiale de COVID-19 sur la demande liée aux échanges de conteneurs et les besoins d'infrastructure connexes, ainsi que l'importance du projet pour appuyer la résilience et l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement lors du rétablissement de l'économie après la pandémie. L'analyse des impacts économiques prend également en considération les renseignements mis à jour concernant la construction et le transport, la main-d'œuvre et les autres conditions économiques à l'échelle nationale, en Colombie-Britannique, dans la région de Metro Vancouver et au niveau des collectivités locales.

En plus d'appuyer la décision du ministre concernant le projet, l'information générée à partir de l'analyse mise à jour des impacts économiques soutient les engagements et les consultations de l'Administration portuaire auprès des groupes autochtones en ce qui a trait aux possibilités de formation, d'emploi et d'approvisionnement en lien avec le projet, ainsi que l'engagement auprès des municipalités et des autres parties prenantes en ce qui concerne les possibilités et avantages économiques locaux et régionaux.

Le point **IR2020-7** décrit les éléments suivants :

- La justification du projet, y compris la manière dont le projet appuie les politiques commerciales canadiennes, la croissance continue des échanges de conteneurs et le rétablissement économique à la suite de la pandémie.
- Les résultats de l'analyse mise à jour des impacts économiques, qui confirment que le projet du Terminal 2 à Roberts Bank offrirait les avantages suivants :

- Avantages pour le Canada, la Colombie-Britannique et la région de Metro Vancouver en soutenant la croissance économique
- Création de dizaines de milliers d'emplois bien rémunérés qui soutiennent les familles pendant les phases de construction et d'exploitation
- Génération de centaines de millions de dollars par an de revenus fiscaux fédéraux, provinciaux et municipaux combinés pendant la phase d'exploitation
- Contribution mesurable au PIB du Canada, à un niveau rarement atteint pour un projet

### Construction

6 années



18 050  
années-personnes



1,6 MILLIARD \$  
de revenus du travail



519 MILLIONS \$  
des revenus fiscaux



2,3 MILLIARDS \$  
de PIB

### Exploitation

Chaque année



17 317  
années-personnes  
(1 508 au niveau du terminal, 15 809 hors terminal)



1,7 MILLIARD \$  
de revenus du travail  
(190 millions \$ au niveau du terminal,  
1,5 milliard \$ hors terminal)



631 MILLIONS \$  
de revenus fiscaux t  
(63 millions \$ au niveau du terminal,  
568 millions \$ hors terminal)



3,0 MILLIARDS \$  
de PIB  
(253 millions \$ au niveau du terminal,  
2,7 milliards \$ hors terminal)

L'Administration portuaire a consulté et collaboré avec les groupes autochtones et continuera à le faire en ce qui concerne les possibilités de développement économique, y compris la formation, le développement de la capacité, l'emploi et l'approvisionnement, en mettant l'accent sur l'harmonisation entre les objectifs économiques et les aspirations des groupes autochtones locaux et la compatibilité avec le projet. L'approche de l'Administration portuaire en matière de collaboration avec les groupes autochtones et de maintien de relations solides et de respect mutuel, qui comprend la planification collaborative sur des enjeux prioritaires clés du projet, appuie la réalisation de progrès sur le continuum de la réconciliation économique.

En janvier 2021, l'Administration portuaire avait finalisé des ententes sur les avantages mutuels avec 19 groupes autochtones dans le cadre du projet, et a continué depuis à réaliser des progrès positifs en ce qui concerne les discussions sur les ententes sur les avantages mutuels avec des groupes autochtones supplémentaires. Les ententes offrent des avantages aux groupes autochtones, y compris en matière d'emploi et de sous-traitance, de formation et de financement, qui appuient les priorités de chaque Nation comme l'intendance environnementale, les programmes culturels, les bourses d'études et le développement de la capacité. Des discussions positives et continues avec d'autres groupes autochtones se poursuivent en ce qui a trait aux avantages et aux ententes dans le cadre du projet.

En plus des avantages du projet qui concerneront la communauté de Delta en matière d'emplois directs, indirects, et induits, l'Administration portuaire s'est engagée dans le cadre d'un programme d'investissement communautaire qui sera mis en œuvre pendant la phase de construction du projet et qui bénéficiera à la communauté de Delta par le biais d'un soutien offert aux initiatives et aux projets des organisations basées à Delta. Le programme comprendra un fonds communautaire, des bourses communautaires et un fonds d'études.

## Conclusion

L'Administration portuaire a suivi un processus exhaustif et itératif pour réaliser de nouvelles analyses et consultations en réponse à la demande du ministre. Les nouveaux renseignements concernant les mesures supplémentaires visant à atténuer les effets du projet sur les espèces clés sont exhaustifs et tiennent compte des commentaires et des connaissances des groupes autochtones. Une analyse économique mise à jour a démontré les avantages que procurerait le projet, à savoir investir dès maintenant pour augmenter la capacité des terminaux maritimes du Port de Vancouver dans l'intérêt économique du Canada. Les analyses scientifiques entreprises au cours des huit dernières années ont démontré que cet investissement pouvait être réalisé de manière responsable, en protégeant et en améliorant l'environnement, pour fournir des avantages durables aux groupes autochtones et aux collectivités locales.