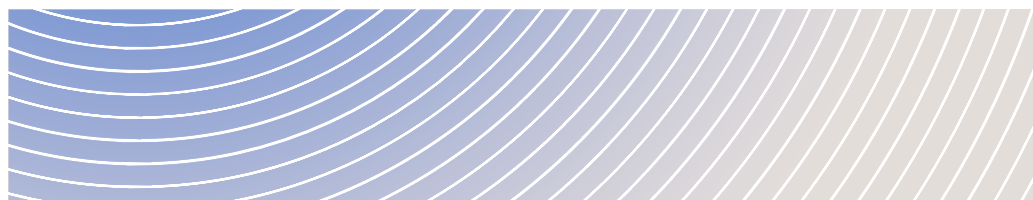


Rapport d'analyse



DÉTERMINER S'IL CONVIENT DE DÉSIGNER LE PROJET SKYTRAIN
SURREY-LANGLEY ET LE PROJET DE MÉTRO BROADWAY EN
COLOMBIE-BRITANNIQUE

28 septembre 2020



Table des matières

Rapport d'analyse	i
Liste des figures	1
Objet 2	
Projets	2
Projet SkyTrain Surrey-Langley	2
Projet de métro Broadway	2
Contexte de la demande.....	2
Projet SkyTrain Surrey-Langley	3
Projet de métro Broadway	3
Contexte du projet	3
Aperçu des projets	3
Composantes et activités du projet.....	5
Analyse de la demande de désignation	9
Autorité de désignation des projets.....	10
Effets négatifs potentiels relevant de la compétence fédérale	11
Effets négatifs directs ou accessoires potentiels.....	12
Préoccupations du public	12
Effets négatifs potentiels sur les droits des peuples autochtones	13
Évaluations régionales et stratégiques	15
Conclusion	16
ANNEXE I.....	17
Annexe I : Tableau récapitulatif de l'analyse – Projet SkyTrain Surrey-Langley.....	18
ANNEXE II.....	22
Annexe II : Autorisations fédérales et provinciales potentielles concernant le projet – Projet SkyTrain Surrey-Langley.....	23



Liste des figures

Figure 1 : Emplacement du projet – Projet SkyTrain Surrey-Langley	6
Figure 2 : Emplacement du projet – Projet de métro Broadway	9

Objet

L'Agence d'évaluation d'impact du Canada (l'Agence) a préparé le présent rapport pour que le ministre de l'Environnement et du Changement climatique (le ministre) puisse en tenir compte afin de décider s'il convient de désigner le projet SkyTrain Surrey-Langley (le projet SkyTrain) et le projet de métro Broadway (le projet de métro) au titre de l'article 9 de la *Loi sur l'évaluation d'impact* (LEI).

Projets

Projet SkyTrain Surrey-Langley

Le projet SkyTrain, proposé par la South Coast British Columbia Transportation Authority (TransLink), comprend la construction et l'exploitation d'un nouveau projet de transport collectif situé à Surrey et Langley, en Colombie-Britannique (C.-B.). Tel qu'il est proposé, le projet SkyTrain prolongera la ligne Expo existante de 16 km le long de l'autoroute Fraser, depuis la station King George du SkyTrain jusqu'au centre-ville de Langley. Il comprendra huit stations de transport en commun supplémentaires, trois échangeurs d'autobus et un nouveau centre des opérations et d'entretien.

Le projet SkyTrain devrait être construit en deux étapes. La première étape du projet SkyTrain comprend un prolongement surélevé de 7 km de la ligne Expo actuelle le long de l'autoroute Fraser, depuis le terminus actuel de la station King George jusqu'à la rue 166 dans le quartier de Fleetwood, à Surrey, en C.-B. La deuxième étape du projet est le prolongement surélevé des 9 km restants jusqu'au centre-ville de Langley, en C.-B.

Projet de métro Broadway

Le gouvernement de la Colombie-Britannique entreprend la construction du projet de métro situé à Vancouver, en Colombie-Britannique. Le projet de métro comprend un prolongement de 5,7 km de l'actuelle ligne Millennium du SkyTrain, commençant à la station VCC-Clark du SkyTrain, longeant Great Northern Way et l'avenue Broadway, et se terminant au coin de l'avenue Broadway et de la rue Arbutus. Il comprendra une voie de guidage surélevée de 700 m, un métro souterrain de 5 km et six nouvelles stations de métro. Il est ultérieurement prévu d'étendre le prolongement jusqu'au campus de l'Université de la Colombie-Britannique.

Contexte de la demande

Le 29 juin 2020, le ministre a reçu d'une personne du public une demande de désignation des deux projets en vertu du paragraphe 9(1) de la LEI. La lettre comprenait une demande pour que les évaluations d'impact des projets comprennent une analyse du cycle de vie, conformément à la norme ISO 14000 de l'Organisation internationale de normalisation. Le demandeur a exprimé ses préoccupations concernant les coûts plus élevés des projets, ainsi que leur consommation d'électricité et leurs émissions de gaz à effet de serre plus importantes que celles d'autres solutions au niveau du sol.

Projet SkyTrain Surrey-Langley

L'Agence a reçu des commentaires de TransLink au sujet du projet SkyTrain, de ses effets négatifs potentiels, de la conception proposée et des mesures d'atténuation, et son avis selon lequel le projet SkyTrain ne devrait pas être désigné.

L'Agence a également reçu des conseils de Pêches et Océans Canada, d'Environnement et Changement climatique Canada, d'Infrastructure Canada et du Bureau d'évaluation environnementale de la C.-B. Le Bureau d'évaluation environnementale de la C.-B. a transmis la demande de l'Agence au ministère de l'Environnement et de la Stratégie sur les changements climatiques de la C.-B. et au ministère des Forêts, des Terres, de l'Exploitation des ressources naturelles et du Développement rural de la C.-B. L'Agence n'a pas reçu de réponse de ces ministères à propos du projet de SkyTrain.

Projet de métro Broadway

Le projet de métro a fait l'objet d'un examen approfondi par le gouvernement de la C.-B., qui comprend une participation du public et des Autochtones, des activités de sensibilisation et une analyse des impacts. En tant que projet de transport collectif, il a suscité un grand intérêt et des opinions de la part du public, et la province a affiché publiquement des informations importantes sur le projet, y compris une annonce faite le 3 septembre 2020 au sujet du début de la phase de construction du projet de métro. L'Agence s'est fiée à ces renseignements publics et à des renseignements additionnels fournis par la Transportation Investment Corporation de la Colombie-Britannique, afin d'éclairer son point de vue à savoir si l'essentiel de la réalisation du projet de métro a commencé, conformément à l'alinéa 9(7)a) de la LEI.

Contexte des projets

Aperçu des projets

Projet SkyTrain Surrey-Langley

En 2014, le conseil des maires de la région métropolitaine de Vancouver a désigné la rue 104, le boulevard King George et l'autoroute Fraser à Surrey, en C.-B., comme des corridors prioritaires pour le transport collectif rapide et a décidé de construire 27 km de train léger sur rail pour répondre à une demande croissante et prévue des usagers. Cependant, à la suite d'un changement d'administration municipale en novembre 2018, le conseil municipal de Surrey nouvellement en place a voté pour un prolongement du SkyTrain jusqu'à Langley. En décembre 2018, le conseil des maires sur les transports de la région métropolitaine de Vancouver a demandé à TransLink de procéder à la planification et au développement du projet SkyTrain Surrey-Langley. En janvier 2020, le conseil des maires a approuvé l'analyse de rentabilisation du projet SkyTrain.

Le projet SkyTrain est un prolongement de la ligne Expo actuelle du SkyTrain le long de l'autoroute Fraser, depuis le terminus existant de la station King George, jusqu'à la rue 203 au centre-ville de Langley (figure 1). Le coût d'investissement du projet SkyTrain est évalué à environ 3,1 milliards de dollars. La

construction devrait permettre de créer 3 000 emplois directs. Le financement actuellement offert (1,63 milliard de dollars) permet la construction de la première étape du projet SkyTrain : environ 7 km de prolongement entre la station actuelle de King George du SkyTrain et l'intersection de la rue 166 et de l'autoroute Fraser dans le quartier de Fleetwood à Surrey, en C.-B. L'avancement de la partie restante du projet SkyTrain, du quartier de Fleetwood, à Surrey, à Langley, en C.-B., dépend de la disponibilité de fonds supplémentaires.

Le projet SkyTrain vise à lutter contre les changements climatiques en investissant dans des infrastructures de transport plus propres et plus résilientes, à stimuler les économies locales et à créer de nouveaux emplois, à améliorer l'accessibilité à l'emploi et aux occasions d'emploi, à promouvoir l'augmentation d'un plus grand nombre d'options de logement, y compris des logements locatifs, et à fournir un service de transport en commun plus rapide et plus fiable dans la région du sud du Fraser. La valeur de la productivité économique accrue au cours de la durée de vie du projet SkyTrain Surrey-Langley est estimée à 255 millions de dollars.

TransLink entreprend un examen environnemental préalable du projet SkyTrain, afin de comprendre les effets environnementaux et socioéconomiques potentiels du projet, et de mettre en œuvre des mesures d'atténuation. Cet examen donne l'occasion de tenir des consultations auprès des groupes autochtones, du public, des intervenants et des organismes gouvernementaux au sujet de la portée de l'examen et des méthodes servant à évaluer les effets.

Projet de métro Broadway

La vision de 2014 du conseil des maires de la région métropolitaine de Vancouver, qui décrit une perspective sur 30 ans de la croissance des transports régionaux dans la région métropolitaine de Vancouver comprenant des priorités de dépenses et des mécanismes de financement, a relevé le besoin d'une expansion du transport en commun le long du corridor Broadway, et a déterminé qu'il serait construit en deux étapes, la première étant jusqu'à la rue Arbutus, et la seconde jusqu'au campus de Point Grey de l'Université de la Colombie-Britannique.

Le projet de métro est un prolongement de l'actuelle ligne Millennium du SkyTrain et se fera le long du Great Northern Way et de l'avenue Broadway, depuis le terminus actuel à la station VCC-Clark du SkyTrain jusqu'à l'intersection de l'avenue Broadway et de la rue Arbutus (figure 2). Le prolongement jusqu'à la rue Arbutus devrait décongestionner le corridor Broadway, qui est le parcours d'autobus le plus emprunté au Canada, et il devrait permettre aux navetteurs journaliers d'économiser environ 30 minutes de transport par jour. Il est également prévu pour répondre aux besoins d'un million de nouveaux résidents que la région métropolitaine de Vancouver devrait accueillir au cours des 30 prochaines années.

Le coût d'investissement total du projet de métro devrait totaliser 2,827 milliards de dollars. Le projet devrait fournir environ 13 450 emplois directs et indirects.

Le gouvernement de la Colombie-Britannique a réalisé un examen environnemental préalable du projet de métro en décembre 2019, dans le cadre duquel des consultations ont été tenues auprès des groupes autochtones, du public, des intervenants et des organismes gouvernementaux, afin de déterminer et de comprendre les effets environnementaux et socioéconomiques potentiels du projet et les approches pouvant atténuer ces effets.

Composantes et activités du projet

Projet SkyTrain Surrey-Langley

Les principales activités de construction associées au projet SkyTrain comprennent les suivantes :

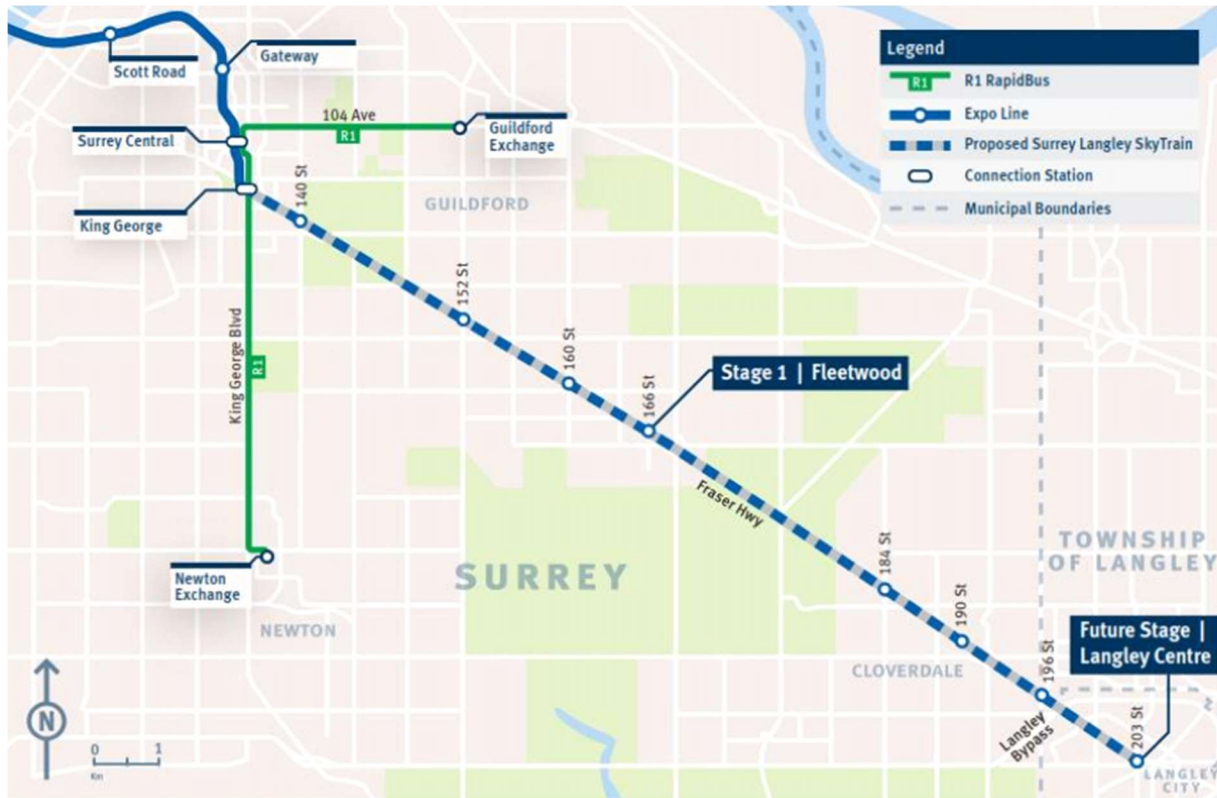
- enlèvement de la chaussée et démolition du béton;
- reconstruction de routes;
- déviation et installation de drainage;
- installation et montage d'une voie de guidage;
- installations du réseau ferroviaire et routier.

Les principales activités durant la phase d'exploitation du projet SkyTrain seront l'exploitation du SkyTrain et des stations, et l'entretien des voies ferrées, des stations et des véhicules ferroviaires, entre autres. Le projet SkyTrain permettra un temps de transport de 9,5 min entre la station actuelle King George et la nouvelle station rue 166, dans le quartier Fleetwood de Surrey, en C.-B.. L'intervalle entre les trains du SkyTrain devrait être de 6 à 8 min pendant les heures de pointe, et de 10 à 15 min pendant les heures creuses. À long terme, on prévoit qu'aux heures de pointe, un train sur trois de la ligne Expo passera par ce nouveau prolongement, avec un intervalle moyen d'environ 4,5 min au terminus actuel Waterfront.

Les éléments du projet SkyTrain comprennent les suivants :

- une voie de guidage surélevée et une infrastructure de soutien avec des voies de garage sur certains segments;
- des stations avec des quais accessibles par ascenseur et escalier mécanique depuis le niveau de la rue;
- des véhicules SkyTrain semblables aux modèles utilisés sur la ligne Expo actuelle;
- un nouvel échangeur de transport collectif au terminus provisoire dans le quartier Fleetwood, à Surrey, en C.-B.;
- des systèmes d'exploitation comprenant un contrôle automatique des trains, un système de communications et des systèmes de sécurité;
- un système de propulsion électrique avec quatre sous-stations de propulsion le long du tracé, et des conduits d'alimentation et de communication le long de la voie de guidage;
- des segments de route à élargir ou à reconfigurer selon les besoins pour accueillir les colonnes de la voie de guidage.

Figure 1 : Emplacement du projet – Projet SkyTrain Surrey-Langley



Source : Description du projet SkyTrain Surrey-Langley, préparée par Hemmera Envirochem Inc. pour TransLink, février 2020

English	Français
Scott Road	route Scott
Gateway	Gateway
Surrey Central	Surrey Central
King George	King George
Newton Exchange	Newton Exchange
King George Boulevard	boulevard King George
Guildford Exchange	Guildford Exchange
140 St.	140 ^e rue
152 St.	152 ^e rue
160 St.	160 ^e rue



English	Français
166 St.	166 ^e rue
Stage 1: Fleetwood	Étape 1 : Fleetwood
Fraser Highway	Autoroute Fraser
184 St.	184 ^e rue
190 St.	190 ^e rue
196 St.	196 ^e rue
Langley Bypass	Langley Bypass
203 St.	203 ^e rue
Future Stage: Langley Centre	Étape future : Centre de Langley
Surrey	Surrey
Newton	Newton
Guildford	Guildford
Cloverdale	Cloverdale
Township of Langley	Municipalité de Langley
Langley City	Langley
Legend	Légende
R1 RapidBus	RapidBus R1
Expo Line	ligne Expo
Proposed Surrey Langley SkyTrain	Liaison proposée Surrey-Langley du SkyTrain
Connection Station	Station de correspondance
Municipal Boundaries	Frontières municipales



Projet de métro Broadway

Les principales activités de construction associées au projet de métro comprennent les suivantes :

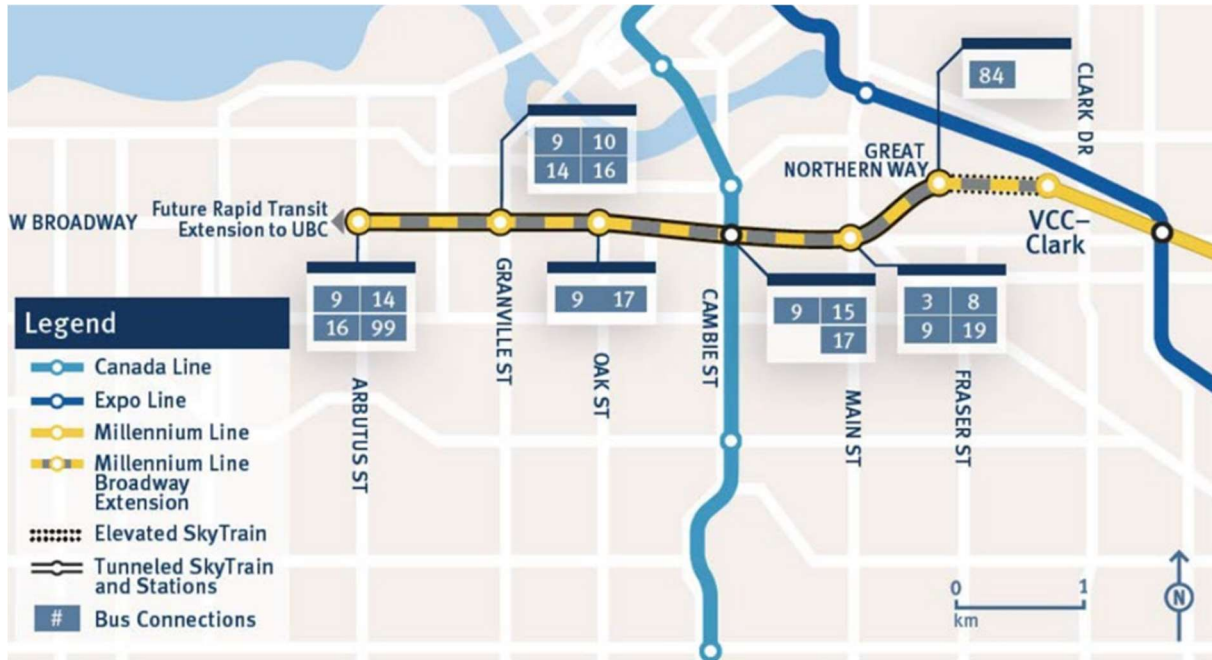
- la préparation du site, y compris le défrichage et le nivellement, l'amélioration du sol, la démolition et la mise en place d'installations temporaires;
- le déplacement des services publics;
- la construction de la voie de guidage surélevée;
- l'excavation du tunnel, des stations et des installations auxiliaires;
- l'installation de composantes et de systèmes souterrains.

Parmi les principales activités au cours de la phase d'exploitation, on compte l'exploitation du SkyTrain et des stations, et l'entretien des voies, des stations, des véhicules ferroviaires, entre autres. L'exploitation du projet de métro sera intégrée à la ligne Millennium actuelle. En ce moment, la fréquence du SkyTrain sur la ligne Millennium varie de 3 à 4 min pendant les heures de pointe, à 8 à 10 min tard dans la nuit.

Les éléments du projet de métro comprennent ce qui suit :

- 700 m de voie de guidage surélevée et une infrastructure de soutien situés entre la station VCC-Clark du SkyTrain et le Great Northern Way;
- un tunnel allant du Great Northern Way à la rue Arbutus, le long de l'avenue Broadway;
- des stations de métro comprenant des quais qui seront accessibles par ascenseur, escalier et escalier mécanique;
- des véhicules SkyTrain du même modèle que ceux utilisés sur le réseau actuel du SkyTrain;
- un nouvel échangeur d'autobus à l'intersection de la rue Arbutus et de l'avenue Broadway pour assurer les correspondances entre les autobus et le SkyTrain;
- des systèmes d'exploitation comprenant un contrôle automatique des trains et un système de communications, qui seront intégrés à l'actuelle ligne Millennium;
- des sous-stations électriques, alimentées par une boucle de 12,5 kV qui sera installée par BC Hydro.

Figure 2 : Emplacement du projet – Projet de métro Broadway



Source : Examen environnemental et socioéconomique du projet de métro Broadway, Transportation Investment Corporation de la C.-B., 27 décembre 2019

English	Français
Clark Dr.	promenade Clark
VCC-Clark	VCC-Clark
Great Northern Way	Great Northern Way
Fraser St.	rue Fraser
Main St.	rue Main
Cambie St.	rue Cambie
Oak St.	rue Oak
Granville St.	rue Granville
Arbutus St.	rue Arbutus
Future Raid Transit Extension to UBC	Futur prolongement système de transport public vers l'UCB
Broadway Avenue	avenue Broadway
Legend	Légende

English	Français
Canada Line	ligne Canada
Expo Line	ligne Expo
Millennium Line	ligne Millennium
Millennium Line Broadway Extension	Prolongement Broadway de la ligne Millennium
Elevated SkyTrain	Train aérien SkyTrain
Tunneled SkyTrain and Stations	SkyTrain et stations en tunnels
Bus Connections	Correspondances par l'autobus

Analyse de la demande de désignation

Autorité de désignation des projets

Le *Règlement sur les activités concrètes* (le Règlement) de la LEI détermine les activités concrètes qui constituent des projets désignés. Les projets, tels qu'ils sont décrits dans les renseignements fournis par les promoteurs, sont des développements de transport en commun qui ne traversent pas de réserves d'espèces sauvages, de refuges d'oiseaux migrateurs, d'aires marines protégées, ni de parcs nationaux. Ces projets ne nécessitent pas non plus de nouvelles emprises sur 50 km ou plus ni de nouvelle gare de triage d'une superficie totale de 50 ha ou plus. En tant que tels, ces projets ne sont pas décrits dans le Règlement.

En vertu du paragraphe 9(1) de la LEI, le ministre peut, par arrêté, désigner une activité concrète qui n'est pas prévue dans le Règlement. Le ministre peut le faire si, selon lui, l'activité concrète peut avoir des effets négatifs dans des domaines de compétence fédérale, des effets négatifs directs ou accessoires, ou si les préoccupations du public relatives à ces effets justifient la désignation.

Toutefois, en vertu du paragraphe 9(7) de la LEI, le ministre ne doit pas procéder à la désignation visée au paragraphe 9(1) si l'essentiel de l'activité concrète a commencé, ou si une autorité fédérale a exercé une attribution qui lui a été conférée en vertu d'une loi du Parlement – autre que la LEI – qui pourrait permettre la réalisation de l'activité concrète, en tout ou en partie.

Projet SkyTrain Surrey-Langley

L'Agence est d'avis que le ministre peut envisager de désigner le projet SkyTrain en vertu du paragraphe 9(1) de la LEI, car aucune des limitations précisées au paragraphe 9(7) ne s'applique.

Premièrement, la réalisation de l'essentiel du projet SkyTrain n'a pas encore commencé. Deuxièmement, aucune autorité fédérale n'a exercé d'attribution qui permettrait la réalisation du projet SkyTrain, en tout ou en partie.

Projet de métro Broadway

L'Agence estime que le ministre ne peut pas désigner le projet de métro en vertu du paragraphe 9(1) de la LEI parce que l'essentiel du projet de métro a commencé, conformément à l'alinéa 9(7)a) de la LEI.

En septembre 2020, le gouvernement de la Colombie-Britannique a annoncé que la construction du projet de métro commencerait à l'automne 2020, de manière à ce que la nouvelle ligne soit opérationnelle d'ici 2025. Pour soutenir la construction, des travaux préliminaires ont été réalisés depuis le début de 2019, dont une série d'activités comme l'acquisition de propriétés et de terrains, le déplacement de services publics (p. ex. de conduites d'eau et d'eaux usées), le déplacement de fils de trolley, la démolition de bâtiments et la préparation du site. En outre, le promoteur a terminé d'importants travaux souterrains qui sont permanents et nécessaires pour le projet de métro, y compris la construction d'infrastructures pour les tunneliers et les sous-stations de propulsion électrique, au coût total de 10,3 millions de dollars. L'Agence est d'avis que ces activités sont importantes et démontrent les efforts du promoteur pour faire avancer le projet de métro à la fois sur le plan de la construction d'infrastructures et de l'obtention des approbations réglementaires pertinentes.

Infrastructure Canada a confirmé à l'Agence avoir déboursé près de 13 millions de dollars pour les premières activités de construction comme celles indiquées ci-dessus, et d'autres fonds fédéraux seront versés à l'automne 2020.

Puisque l'Agence considère que l'essentiel des activités concrètes du projet de métro a commencé et que le ministre de l'Environnement et du Changement climatique ne peut pas désigner le projet en vertu de la LEI, aucune autre analyse des effets potentiels du projet de métro n'est fournie.

Effets négatifs potentiels relevant de la compétence fédérale

L'Agence a examiné les renseignements fournis par TransLink, d'autres renseignements accessibles au public sur le projet SkyTrain et les commentaires du gouvernement de la C.-B. et d'autorités fédérales.

Il n'y a pas de territoire domanial à proximité du projet SkyTrain. Les effets négatifs potentiels relevant de domaines de compétence fédérale déterminés par les autorités fédérales sont notamment les suivants :

- les effets sur les eaux souterraines et de surface en ce qui a trait au poisson et à son habitat;
- les effets sur les oiseaux migrateurs et leur habitat;
- les émissions de gaz à effet de serre.

Le projet SkyTrain se trouve dans une zone très urbanisée parallèle à l'autoroute Fraser. Les effets sur les oiseaux migrateurs et leur habitat sont très peu probables. Les effets négatifs potentiels seraient limités par la conception du projet, l'application de mesures d'atténuation normalisées et des mécanismes législatifs existants. L'annexe I montre un tableau récapitulatif des effets négatifs potentiels, des mesures d'atténuation proposées par le promoteur et des mécanismes législatifs prévus qui s'appliqueraient si le projet SkyTrain se concrétisait.

Effets négatifs directs ou accessoires potentiels

Les effets directs ou accessoires sont des effets directement liés ou nécessairement accessoires aux attributions qu'une autorité fédérale doit exercer pour permettre la réalisation, en tout ou en partie, d'un projet, ou à la disposition d'aide financière d'une autorité fédérale accordée par celle-ci à une personne pour permettre la réalisation, en tout ou en partie, de ce projet.

Le projet SkyTrain, tel qu'il est décrit, peut éventuellement nécessiter l'exercice des attributions fédérales suivantes :

- Une autorisation en vertu des alinéas 34.2(2)b) ou 35(2)b) de la *Loi sur les pêches* peut être requise si les travaux du projet SkyTrain ne peuvent éviter, par la mise en place de mesures d'évitement et d'atténuation, la mort de poissons ou la détérioration, la perturbation ou la destruction de l'habitat du poisson.
- Un permis de collecte de poissons en vertu de la *Loi sur les pêches* pour toute récupération ou tout échantillonnage de poissons.
- Infrastructure Canada s'engagera à fournir un financement fédéral au projet SkyTrain dans le cadre du programme d'infrastructure Investir dans le Canada, sous réserve de l'approbation du projet.

Les effets directs ou accessoires liés aux attributions décrites seraient limités ou traités grâce à la diligence raisonnable de l'autorité fédérale.

Préoccupations du public

L'Agence estime que les préoccupations du public dont elle a connaissance ne justifient pas une désignation au titre du paragraphe 9(1) de la LEI.

TransLink a mené des activités de participation du public en visant les objectifs suivants :

- fournir au public de l'information sur les travaux de planification du transport collectif rapide liés aux corridors de l'autoroute Fraser, de la 104 Avenue et du boulevard King George à Surrey, en C.-B.;
- recueillir des commentaires sur les possibilités, les éléments à prendre en compte, les valeurs et le niveau de soutien à la planification du transport collectif rapide dans ces corridors;
- assurer un large accès à l'information;
- maximiser les occasions de participation.

L'Agence a examiné la demande de désignation et les documents suivants préparés par TransLink :

- *Surrey Langley SkyTrain and Rapid Transit Options on 104 Avenue and King George Boulevard: Engagement Summary Report (Rapport sommaire sur la participation – en anglais seulement)*, publié en mai 2019;
- *Surrey Langley Skytrain and Rapid Transit Options on 104 Avenue and King George Boulevard, Phase 2 Engagement Summary Report (Options du SkyTrain Surrey-Langley et de transport collectif rapide sur la 104 Avenue et le boulevard King George : Rapport sommaire sur la participation au cours de la phase 2 – en anglais seulement)*, publié en janvier 2020.

Parmi les préoccupations exprimées par le demandeur et des membres du public figurent les suivantes :

- les émissions de gaz à effet de serre (GES) associées à la conception du projet SkyTrain par rapport à d'autres solutions;
- la sûreté et la sécurité des collectivités;
- l'intégration avec les infrastructures, le stationnement et les sentiers pédestres et cyclables;
- l'accès aux résidences, aux entreprises, à la circulation et au transport en commun pendant la construction;
- les répercussions de la circulation, du bruit, des vibrations, de la pollution atmosphérique et de la diminution de la qualité visuelle sur les résidences et les entreprises;
- les incidences économiques, notamment l'accessibilité au logement et l'augmentation des taxes;
- le rapport coût-efficacité de la conception du projet SkyTrain;
- l'impact sur la faune, l'habitat de la faune, les voies navigables, les espaces verts et les terres agricoles;
- l'utilisation des terres le long du corridor du SkyTrain;
- l'emplacement et la conception des stations;
- l'importance de la consultation des Premières Nations durant l'examen environnemental préalable.

Certaines des préoccupations exprimées concernent certains effets négatifs relevant de la compétence fédérale, notamment les émissions de GES, les effets sur les ressources aquatiques et, en ce qui concerne les peuples autochtones du Canada, les effets sur la santé et les conditions sociales et économiques.

Toutefois, l'Agence est d'avis que ces préoccupations peuvent être traitées par l'application de mesures d'atténuation normalisées et de mécanismes législatifs et réglementaires existants (voir l'annexe II).

Effets négatifs potentiels sur les droits des peuples autochtones

L'Agence est d'avis que les effets négatifs potentiels sur les droits des peuples autochtones dont elle a connaissance ne justifient pas une désignation au titre du paragraphe 9(1) de la LEI.

Le résumé des activités de participation des Premières Nations menées par le promoteur décrit la consultation des Autochtones entreprise par TransLink pour le projet SkyTrain. Il comprend un résumé de l'approche du promoteur en matière de participation et de consultation, ainsi que des résumés des commentaires fournis par des groupes autochtones du mois de janvier au 31 décembre 2019. Les détails sur la façon dont les commentaires des groupes autochtones ont été pris en compte par le promoteur et sur la façon dont ils ont influé sur le projet SkyTrain et le processus d'examen environnemental et socioéconomique ne sont pas inclus dans ce document, mais ils le seront dans la version définitive du rapport d'examen environnemental et socioéconomique qui n'a pas encore été publié.

Les activités de participation se sont concentrées sur la diffusion d'informations en cours relatives au projet SkyTrain, la détermination des préférences en matière d'activités de participation, la reconnaissance et la réponse relative aux préoccupations et questions concernant le projet SkyTrain et le processus d'examen



environnemental et socioéconomique, l'offre d'occasions de participation aux études liées au projet SkyTrain, la demande de connaissances traditionnelles et la collecte de commentaires concernant des rapports de référence sur l'environnement.

Les groupes autochtones mobilisés comprenaient les suivants :

- Première Nation de Katzie
- Première Nation Kwantlen
- Première Nation de Matsqui
- Première Nation Sehmiahmoo
- Première Nation de Tsawwassen
- Nation Musqueam
- Nation Stó:lō
- Conseil tribal de la Nation Stó:lō

Des renseignements sur le projet SkyTrain ont également été transmis aux groupes suivants :

- Tribus Cowichan
- Première Nation d'Halalt
- Première Nation Kwikwetlem
- Première Nation de Lake Cowichan
- Première Nation de Lyackson
- Tribu de Penelakut
- Bande de Seabird Island
- Première Nation Shxw'ow'hamel
- Première Nation Skawahlook
- Première Nation Soowahlie
- Première Nation Stz'uminus

Voici des exemples de préoccupations soulevées par les groupes autochtones :

- l'emplacement du projet qui chevauche des territoires traditionnels;
- les possibilités d'emploi, de formation et d'approvisionnement;
- la protection de l'environnement du poisson, de son habitat, de la qualité de l'eau et les mesures d'atténuation proposées;
- la notification aux groupes autochtones concernant l'acquisition de territoires domaniaux;
- une consultation et une participation significatives;
- l'intégration des connaissances traditionnelles, des noms de lieux et de renseignements sur l'utilisation traditionnelle;

- la reconnaissance, l'inclusion et la célébration culturelle;
- la collaboration avec les Premières Nations sur les possibilités d'amélioration de l'habitat et la participation à la surveillance;
- les méthodes de reconnaissance, d'enlèvement et d'élimination des sites et des sols contaminés;
- la protection du patrimoine et des sites archéologiques, et le processus de collecte des artefacts;
- les impacts de la construction sur les terres humides et les compensations potentielles;
- les normes d'évaluation et les moyens envisagés par le projet SkyTrain pour réduire les vibrations;
- les effets sur l'habitat de nidification des oiseaux.

Les effets négatifs potentiels relevant de la compétence fédérale, tels qu'ils sont décrits à l'annexe I, qui pourraient avoir des répercussions sur les droits prévus à l'article 35, sont notamment les suivants :

- la protection de l'environnement du poisson et de son habitat, de la qualité de l'eau et les mesures d'atténuation proposées;
- la protection du patrimoine et des sites archéologiques, et le processus de collecte des artefacts;
- l'habitat de nidification des oiseaux.

Avant de délivrer une autorisation en vertu de la *Loi sur les pêches*, Pêches et Océans Canada a l'obligation légale de consulter et, le cas échéant, d'accommoder les groupes autochtones si les travaux proposés risquent de porter atteinte aux droits prévus à l'article 35. Le débours du financement fédéral par Infrastructure Canada fera également l'objet d'une consultation auprès des groupes autochtones, comme l'exige l'article 34 de la *Loi constitutionnelle de 1982*.

Si Environnement et Changement climatique Canada est tenu d'exercer des attributions en vertu d'une loi du Parlement relativement au projet pour autoriser sa réalisation, alors la consultation des groupes autochtones concernés peut également être requise.

L'Agence est d'avis que, bien que le projet SkyTrain puisse avoir des répercussions négatives sur les droits garantis par l'article 35, les mesures d'atténuation proposées et les mécanismes législatifs existants incluraient des exigences de consultation des Autochtones et traiteraient ces répercussions.

Évaluations régionales et stratégiques

Si un projet est désigné par le ministre, l'évaluation stratégique des changements climatiques d'Environnement et Changement climatique Canada s'appliquera. L'évaluation stratégique des changements climatiques fournit des orientations relatives aux changements climatiques tout au long du processus d'évaluation d'impact et décrit les renseignements que les promoteurs devraient fournir, y compris, mais sans s'y limiter, des renseignements sur les émissions de GES, des mesures d'atténuation des GES et la résilience aux changements climatiques. Aucune autre évaluation stratégique en vertu de l'article 95 de la LEI n'est pertinente pour les deux projets.

Il n'existe pas d'évaluations régionales au titre des articles 92 ou 93 de la LEI qui soient pertinentes pour les deux projets.

Conclusion

L'Agence est d'avis que le projet SkyTrain ne justifie pas une désignation en vertu du paragraphe 9(1) de la LEI. Le potentiel d'effets négatifs, tel qu'il est décrit au paragraphe 9(1) de la LEI, serait limité par la conception du projet et l'application de mesures d'atténuation normalisées, et au moyen de mécanismes législatifs existants (annexe I). Les préoccupations exprimées par le demandeur et celles qui sont connues de l'Agence devraient être traitées au moyen de processus de consultation et de surveillance provinciaux conformément à la *Water Sustainability Act*, à l'*Heritage Conservation Act*, au *Petroleum Storage and Distribution Facilities Storm Water Regulation* (sous le régime de l'*Environmental Management Act*) et à la *Wildlife Act* de la C.-B. (annexe II).

Pour éclairer son analyse, l'Agence a tenu compte des préoccupations exprimées dans la lettre que le demandeur a envoyée au ministre et a recueilli les commentaires du promoteur, des autorités fédérales et de la C.-B. L'Agence a également tenu compte de la possibilité que le projet SkyTrain ait des répercussions négatives sur les droits prévus à l'article 35 et elle est convaincue que les mécanismes législatifs existants comprendraient la consultation des Autochtones et permettraient de gérer les répercussions.



ANNEXE I

Annexe I : Tableau récapitulatif de l'analyse – Projet SkyTrain Surrey-Langley

Effet négatif ou préoccupation du public relativement au paragraphe 9(1) de la <i>Loi sur l'évaluation d'impact</i>	Effets et mesures d'atténuation proposées par le promoteur et avis d'experts fédéraux et provinciaux	Mécanismes législatifs pertinents
<p>Une modification du poisson et de son habitat, au sens du paragraphe 2(1) de la <i>Loi sur les pêches</i></p>	<p>Promoteur</p> <p>Pêches et Océans Canada</p> <ul style="list-style-type: none"> Aucun effet négatif n'a été relevé par Pêches et Océans Canada, mais la délivrance de toute autorisation pertinente en vertu de la <i>Loi sur les pêches</i> comprendrait des conditions exigeant des mesures d'évitement et d'atténuation, de compensation, d'urgence et de surveillance. <p>Environnement et Changement climatique Canada</p> <ul style="list-style-type: none"> Les activités du projet SkyTrain peuvent avoir des effets négatifs sur la qualité des eaux souterraines et de surface, ainsi que sur les régimes hydrologiques des cours d'eau et des plans d'eau. Les effets pourraient se produire par l'entremise d'un dépôt de contaminants, de sols, de sédiments et de particules en suspension dans l'atmosphère sur l'eau; la perturbation des sols, des roches et des berges causant une érosion; un drainage rocheux acide, une lixiviation des métaux, un rejet d'eaux usées, une résurgence d'eaux souterraines; une retenue, un retrait et une perturbation de l'écoulement naturel d'eaux de surface. Environnement et Changement climatique Canada n'a pas établi de lien entre ces effets et un poisson, un habitat de poisson ou une espèce en péril en particulier. 	<p>Fédéral</p> <p>Alinéas 34.2(2)b) ou 25(2)b) de la <i>Loi sur les pêches</i></p> <p><i>Loi sur les espèces en péril</i></p>
<p>Une modification des espèces aquatiques au sens du paragraphe 2(1) de la <i>Loi sur les espèces en péril</i></p>	<p>Voir la ligne « une modification du poisson et de son habitat, au sens du paragraphe 2(1) de la <i>Loi sur les pêches</i> ».</p>	

Effet négatif ou préoccupation du public relativement au paragraphe 9(1) de la <i>Loi sur l'évaluation d'impact</i>	Effets et mesures d'atténuation proposées par le promoteur et avis d'experts fédéraux et provinciaux	Mécanismes législatifs pertinents
<p>Une modification des oiseaux migrateurs, au sens du paragraphe 2(1) de la <i>Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs</i></p>	<p>Environnement et Changement climatique Canada</p> <ul style="list-style-type: none"> Des activités du projet SkyTrain pourraient avoir des effets négatifs sur des oiseaux migrateurs, notamment en raison de la mortalité par collision, de la destruction des nids et des œufs, du contact avec des déversements pétroliers ou de produits chimiques, et des perturbations sensorielles (bruit, lumière et vibrations) entraînant un évitement. En outre, des activités du projet SkyTrain pourraient avoir des effets négatifs sur des terres humides et leurs fonctions écologiques, notamment par la modification de régimes hydrologiques essentiels au maintien des terres humides, ce qui pourrait avoir un impact sur la qualité ou la disponibilité de l'habitat pour les oiseaux migrateurs qui utilisent les aires pour la reproduction, la migration, la recherche de nourriture et le repos. 	<p>Fédéral</p> <p><i>Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs</i></p>
<p>Une modification de l'environnement qui pourrait se produire sur des territoires domaniaux</p>	<p>Il n'y a pas de territoire domaniaux à proximité du projet SkyTrain.</p>	
<p>Une modification de l'environnement qui pourrait se produire dans une province autre que celle où le projet est réalisé ou à l'étranger</p>	<p>Environnement et Changement climatique Canada</p> <ul style="list-style-type: none"> La construction, l'exploitation et la mise hors service du projet SkyTrain peuvent entraîner des émissions de gaz à effet de serre. En outre, les changements climatiques pourraient affecter le projet SkyTrain, ce qui pourrait causer des impacts sur l'environnement. 	
<p>Tout changement qui survient au Canada relativement aux conditions sanitaires, sociales ou économiques des peuples autochtones du Canada</p>	<p>Environnement et Changement climatique Canada</p> <p>Des accidents et des dysfonctionnements peuvent se produire, y compris des déversements de carburant ou de matières dangereuses, qui pourraient avoir un impact sur la santé humaine.</p>	
<p>Effets négatifs directs ou accessoires</p>	<p>Promoteur</p> <ul style="list-style-type: none"> Le promoteur a indiqué qu'il demanderait un permis de collecte de poissons en vertu de la <i>Loi sur les pêches</i> pour toute récupération ou tout échantillonnage de poissons, et une autorisation en vertu de la <i>Loi sur les pêches</i> pour les activités de construction du projet 	<p><i>Loi sur les pêches</i></p> <p>Alinéas 34.2(2)b) ou 25(2)b)</p> <p>Permis de collecte de poissons</p>

Effet négatif ou préoccupation du public relativement au paragraphe 9(1) de la <i>Loi sur l'évaluation d'impact</i>	Effets et mesures d'atténuation proposées par le promoteur et avis d'experts fédéraux et provinciaux	Mécanismes législatifs pertinents
	<p>susceptibles de causer une détérioration, une perturbation ou une destruction de l'habitat du poisson.</p> <ul style="list-style-type: none"> Le promoteur a indiqué que l'autorisation en vertu de la <i>Loi sur les pêches</i> sera nécessaire, ainsi que la compensation de l'habitat. <p>Pêches et Océans Canada</p> <ul style="list-style-type: none"> La délivrance de toute autorisation pertinente en vertu de la <i>Loi sur les pêches</i> comprendrait des conditions exigeant des mesures d'évitement et d'atténuation, de compensation, d'urgence et de surveillance. 	
<p>Préoccupations du public et des Autochtones au sujet des effets susmentionnés :</p> <ul style="list-style-type: none"> Préservation des habitats fauniques pendant la construction et l'exploitation Protection des voies navigables Impacts de la mise en place de la voie de guidage sur la faune et la flore Protection des sites patrimoniaux et archéologiques Protection de l'habitat du poisson et de la qualité de l'eau Veiller à l'atténuation des impacts sur le poisson et l'habitat du poisson pendant toutes les phases de la construction et de l'exploitation 	<p>Promoteur</p> <ul style="list-style-type: none"> En ce qui concerne les préoccupations du demandeur à propos de la consommation d'électricité de la technologie choisie par le promoteur, celui-ci a répondu qu'il n'est pas tenu de demander un permis quant à la décision concernant les technologies énergétiques, et que la technologie a été choisie après une évaluation d'autres solutions en fonction de leur compatibilité avec le reste de l'infrastructure des systèmes, des procédures et de la formation de TransLink. En ce qui concerne les préoccupations du demandeur à propos des émissions de gaz à effet de serre (GES) associées à la technologie du projet choisie, le promoteur a répondu qu'il n'est pas tenu de demander une autorisation relative aux émissions de GES associées au projet SkyTrain, et que le projet SkyTrain entraînera une réduction des émissions de GES par kilomètre pendant la construction par rapport à l'autre solution au niveau du sol, et une plus grande réduction des GES pendant l'exploitation. 	



Effet négatif ou préoccupation du public relativement au paragraphe 9(1) de la <i>Loi sur l'évaluation d'impact</i>	Effets et mesures d'atténuation proposées par le promoteur et avis d'experts fédéraux et provinciaux	Mécanismes législatifs pertinents
<ul style="list-style-type: none">• Inclure la protection de la qualité de l'eau dans la planification avant et après la construction• Veiller à ce qu'il y ait un processus adéquat en place concernant la collecte des artefacts <p>Préoccupations concernant les impacts sur l'habitat de nidification des oiseaux</p>		



ANNEXE II

Annexe II : Autorisations fédérales et provinciales potentielles concernant le projet – Projet SkyTrain Surrey-Langley

Autorisation	Description
<p>Fédérale Autorisation de Pêches et Océans Canada en vertu des alinéas 34.2(2)b) ou 35(2)b) de la <i>Loi sur les pêches</i></p>	<p>Le projet SkyTrain peut nécessiter la traversée de cours d'eau ou une modification de leur tracé le long de l'autoroute Fraser. Si les travaux du projet SkyTrain ne peuvent éviter, par la mise en application de mesures d'évitement et d'atténuation, la mort de poissons ou la détérioration, la perturbation ou la destruction de l'habitat du poisson, ils nécessiteront une autorisation en vertu des alinéas 34.2(2)b) ou 35(2)b) de la <i>Loi sur les pêches</i>.</p>
<p>Fédérale Permis de collecte de poissons de Pêches et Océans Canada conformément à la <i>Loi sur les pêches</i></p>	<p>L'entrepreneur du projet peut avoir besoin de procéder à la récupération ou l'échantillonnage de poissons pendant la construction. Des permis sont nécessaires pour toute opération de récupération ou d'échantillonnage de poissons.</p>
<p>Fédérale Permis relatif aux oiseaux migrateurs nuisibles ou dangereux d'Environnement et Changement climatique Canada en vertu de la <i>Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs</i></p>	<p>Les activités de construction peuvent avoir un impact sur les oiseaux migrateurs et leur habitat.</p>
<p>Fédérale Permis d'Environnement et Changement climatique Canada en vertu de la <i>Loi sur les espèces en péril</i></p>	<p>Les activités de construction peuvent avoir un impact sur les espèces en péril et leur habitat.</p>
<p>Provinciale Enregistrement de stockage de carburant en vertu de l'<i>Environmental Management Act</i> (loi sur la gestion de l'environnement), délivré par le ministère de l'Environnement et de la Stratégie sur les changements climatiques</p>	<p>L'enregistrement de stockage temporaire de carburant sur place peut être exigé pendant la construction.</p>
<p>Provinciale</p>	<p>Le projet peut mener des recherches archéologiques supplémentaires en fonction de la conception définitive. La construction du projet est</p>

Autorisation	Description
<p>Permis d'inspection, d'investigation ou de modification du patrimoine en vertu de l'<i>Heritage Conservation Act</i> (loi sur la conservation du patrimoine), délivré par le ministère des Forêts, des Terres, de l'Exploitation des ressources naturelles et du Développement rural (Direction des services archéologiques)</p>	<p>susceptible de mener à des découvertes fortuites de sites patrimoniaux et archéologiques le long du tracé proposé.</p>
<p>Provinciale Permis ou approbation pour des modifications dans et au sujet d'un cours d'eau et la dérivation d'eaux souterraines, en vertu du <i>Water Sustainability Act</i> (loi sur la gestion durable de l'eau), délivrés par le ministère des Forêts, des Terres, de l'Exploitation des ressources naturelles et du Développement rural</p>	<p>Le projet peut nécessiter la traversée de cours d'eau ou une modification le long de l'autoroute Fraser. Une approbation de modification est requise pour le déplacement de cours d'eau (p. ex. des fossés) en fonction de la conception définitive et des méthodes de construction. Le terme « modification » comprend toute activité ou construction dans le chenal d'un cours d'eau qui peut avoir un effet négatif. Des autorisations peuvent ne pas être applicables pour l'assèchement de travaux de construction.</p>
<p>Provinciale Permis pour les espèces sauvages protégées ou une caractéristique protégée en vertu du <i>Wildlife Act</i> (loi sur la faune), délivré par le ministère des Forêts, des Terres, de l'Exploitation des ressources naturelles et du Développement rural</p>	<p>Les activités de construction du projet sont susceptibles d'avoir un impact sur les espèces désignées et les caractéristiques protégées de l'habitat. Un permis général délivré en vertu du <i>Wildlife Act</i> (loi sur la faune) est nécessaire pour tout piégeage ou manipulation d'espèces sauvages vivantes (c.-à-d. pendant les récupérations), y compris d'espèces en péril.</p>
<p>Provinciale Permis ou approbation pour la collecte de poissons, en vertu du <i>Wildlife Act</i> (loi sur la faune), délivré par le ministère des Forêts, des Terres, de l'Exploitation des ressources naturelles et du Développement rural</p>	<p>Un permis sera exigé par l'entrepreneur si la récupération ou l'échantillonnage de poissons est nécessaire.</p>