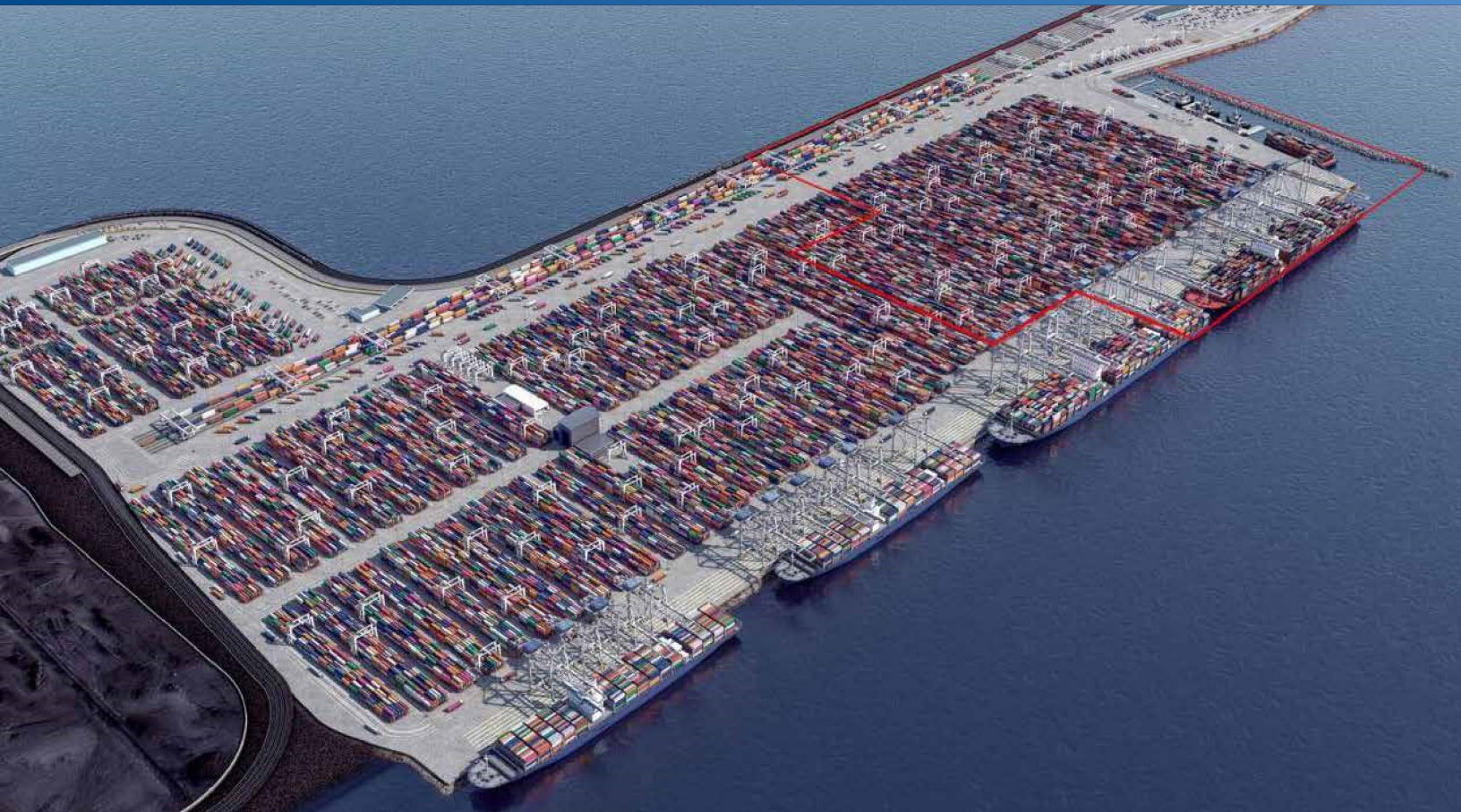


# GLOBAL CONTAINER TERMINALS

## AGRANDISSEMENT DE DELTAPORT

### PROJET DE QUATRIÈME POSTE D'AMARRAGE (DP4)



## Résumé de la description initiale du projet

18 septembre 2020

Proposition conjointe à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada et  
au Bureau d'évaluation environnementale de la Colombie-Britannique



Soumis par GCT avec l'expertise de ses conseillers

## SIGLES ET ABRÉVIATIONS

SIGLE/ABRÉVIATION	DÉFINITION
AEIC	Agence d'évaluation d'impact du Canada
AGF	Aire de gestion de la faune
APVF	Administration portuaire Vancouver Fraser
BEECB	Bureau d'évaluation environnementale de la Colombie-Britannique
C.-B.	Colombie-Britannique
DP3	Projet de troisième poste d'amarrage de Deltaport
DP4	Projet de quatrième poste d'amarrage pour l'agrandissement de Deltaport
ECCC	Environnement et Changement climatique Canada
ERS	Épaulard résident du Sud
É.-U.	États-Unis d'Amérique
GCT	GCT Canada Limited Partnership
GCT Deltaport	Terminal à conteneurs Deltaport de Global Container Terminals
GES	Gaz à effet de serre
MFTERN	Ministère des Forêts, des Terres, de l'Exploitation des Ressources naturelles et du Développement rural de la Colombie-Britannique
PCG	Porte-conteneurs géant
PCA	Principaux contaminants atmosphériques
PEG	Pratiques exemplaires de gestion
PNT	Première Nation de Tsawwassen
POC	Pêches et Océans Canada
RBT2	Projet du terminal 2 de Roberts Bank
ZICO	Zone importante pour la conservation des oiseaux

## SYMBOLES ET UNITÉS DE MESURE

SYMBOLE/ UNITÉ DE MESURE	DÉFINITION
%	pourcentage
cm	centimètre
ETP	emplois équivalents à temps plein
EVP	équivalent vingt pieds
ha	hectare
km	kilomètre
m	mètre
m <sup>2</sup>	mètre carré

# TABLE DES MATIÈRES

1	INTRODUCTION.....	1
1.1	Aperçu du projet et du promoteur.....	1
1.2	Objectif, raison d’être et avantages du projet .....	7
1.3	Exigences en matière d’évaluation environnementale.....	9
2	DESCRIPTION DU PROJET .....	10
2.1	Volets et activités .....	10
2.2	Solutions de rechange au projet .....	12
3	UTILISATION DES TERRES ET DES EAUX .....	14
4	CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE.....	15
5	CADRE ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL.....	16
5.1	Cadre environnemental.....	16
5.2	Cadre social .....	17
6	EFFETS POSSIBLES DU PROJET .....	19
6.1	Effets possibles sur l’environnement .....	19
6.2	Déchets et émissions atmosphériques.....	22
6.3	Effets possibles sur les populations autochtones .....	28
7	MOBILISATION DES GROUPES AUTOCHTONES.....	31
8	MOBILISATION ET CONSULTATION DES GOUVERNEMENTS, DU PUBLIC ET D’AUTRES PARTIES .....	34
9	RÉFÉRENCES.....	36

## LISTE DES FIGURES

Figure 1 :	Zone du projet de quatrième poste d’amarrage pour l’agrandissement du terminal GCT Deltaport. ....	3
Figure 2 :	Voies maritimes des porte-conteneurs .....	5
Figure 3 :	Demande prévue par rapport à la capacité des ports à conteneurs de la côte ouest du Canada .....	8
Figure 4 :	Calendrier préliminaire du projet .....	12

## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1:	Renseignements sur le promoteur du projet.....	1
Tableau 2 :	GCT Deltaport – nombre d’escales et taille des navires .....	10
Tableau 3 :	Effets possibles par rapport aux exigences en matière d’évaluation environnementale.....	19
Tableau 4 :	Autres effets possibles du projet .....	21
Tableau 5 :	Effets possibles du projet à l’extérieur du Canada .....	22
Tableau 6 :	Déchets solides, liquides et dangereux que le projet pourrait générer .....	22
Tableau 7 :	Émissions atmosphériques potentielles .....	24
Tableau 8 :	Estimation des émissions de GES pour l’énergie directe (champ d’application 1) et indirecte (champ d’application 2). ....	27
Tableau 9 :	Estimation de l’intensité des émissions de GES.....	27
Tableau 10 :	Effets possibles sur les populations autochtones .....	28

# 1 INTRODUCTION

## 1.1 Aperçu du projet et du promoteur

Le projet d’agrandissement de Deltaport consistant à construire un quatrième poste d’amarrage (DP4) est proposé par Global Container Terminals (GCT), l’exploitant à long terme du terminal GCT Deltaport. Il s’agit d’une autre expansion du GCT Deltaport existant afin d’augmenter sa capacité de deux millions d’équivalents vingt pieds (EVP) par année.

Le projet prévoit l’agrandissement de la zone de stockage et de manutention des conteneurs du terminal, l’ajout d’un quatrième poste d’amarrage du côté est de la route en remblai de Roberts Bank (dans ce qu’on appelle la zone de l’interchaussée), l’agrandissement de la gare de triage intermodale le long de la route en remblai de Roberts Bank et le dragage pour garantir un accès sécuritaire aux navires. Il comprend aussi le déplacement du bassin des remorqueurs vers l’angle nord-est du terminal une fois celui-ci agrandi. On envisage également de construire un nouveau poste d’amarrage pour le transport maritime à courte distance afin de faciliter la circulation des marchandises le long de la côte ouest, ainsi qu’une nouvelle marina, en réponse aux commentaires de la Première Nation de Tsawwassen (PNT).

Le terminal GCT Deltaport se trouve dans la ville de Delta. L’agrandissement proposé dans le cadre du projet se trouve à environ trois kilomètres au sud-ouest des terres de la PNT et à deux kilomètres au nord de la frontière avec les États-Unis (É.-U.). Le centre de la zone d’agrandissement se trouvera aux coordonnées approximatives suivantes: 49°01’25’’ N, 123°09’10’’ O (Figure 1). Quant à l’extrémité proposée de la voie de navigation (bouée J), qui est accessoire au projet, elle devrait se trouver aux coordonnées suivantes : 48°29’45’’ N, 124°59’29’’ O (Figure 3).

GCT, une entreprise détenue et exploitée majoritairement par des intérêts canadiens et ayant son siège social à Vancouver, exerce ses activités sur la côte ouest du Canada depuis 1907. Elle exploite les terminaux GCT Vanterm et GCT Deltaport, en plus d’être l’un des plus grands employeurs maritimes du pays. Elle détient tous les documents (permis, mandats et approbations) nécessaires pour mener ses activités au terminal GCT Deltaport. Le DP4 sera entièrement financé par GCT et des investisseurs privés, mais exécuté par GCT afin de garantir l’intégration complète de l’évaluation, de l’approbation, du financement, de l’élaboration et de l’exploitation du projet.

**Tableau 1: Renseignements sur le promoteur du projet**

PROJET	
<b>Nom du projet proposé</b>	Agrandissement de Deltaport – projet de quatrième poste d’amarrage (DP4)
<b>Emplacement du projet</b>	Roberts Bank, Delta, C.-B., Canada
<b>Type et secteur industriel du projet</b>	Navigation maritime
<b>Nom du promoteur</b>	GCT Canada Limited Partnership 1285, rue Franklin, Vancouver, C.-B., Canada, V6A 1J9
COORDONNÉES PRINCIPALES	
<b>Nom</b>	Mike McLellan, vice-président, Développement de projets
<b>Adresse</b>	Édifice The Landing, 375, rue Water, bureau 610, Vancouver, C.-B., Canada
<b>Numéro de téléphone</b>	604-267-5195
<b>Adresse électronique</b>	mmclellan@globalterminals.com
<b>Site Web</b>	<a href="https://globalterminalsCanada.com/">https://globalterminalsCanada.com/</a>

**Tableau 1 : (suite)**

COORDONNÉES SECONDAIRES	
<b>Nom</b>	Marko Dekovic, vice-président, Affaires publiques
<b>Adresse</b>	Édifice The Landing, 375, rue Water, bureau 610, Vancouver, C.-B., Canada
<b>Numéro de téléphone</b>	604-267-5276
<b>Adresse électronique</b>	mdekovic@globalterminals.com
<b>Site Web</b>	<a href="https://globalterminalsCanada.com/">https://globalterminalsCanada.com/</a>

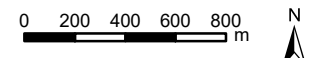
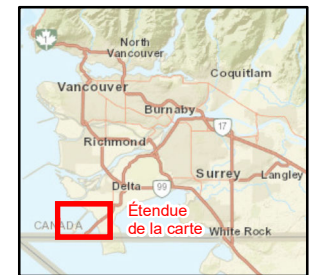
GCT est membre de l'Alliance verte, un programme de bénévoles de certification environnementale pour l'industrie maritime nord-américaine, et du programme Climate Smart, qui vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et qui est approuvé par l'Administration portuaire Vancouver Fraser (APVF). GCT s'engage à soutenir et à protéger les collectivités au sein desquelles elle mène ses activités. De plus, elle évalue en permanence les initiatives qui contribuent au développement durable.

Figure 1 Zone du project de quatrième poste d'amarrage pour l'agrandissement du terminal Deltaport de GCT.



- Légende**
- Emplacement du projet
  - Marina de la Première nation Tsawwassen et bassin des remorqueurs
  - Poste à quai pour le transport maritime à courte distance
  - Quatrième poste d'amarrage

Numéro de la carte du Système national de référence cartographique (SNRC) : 092G03

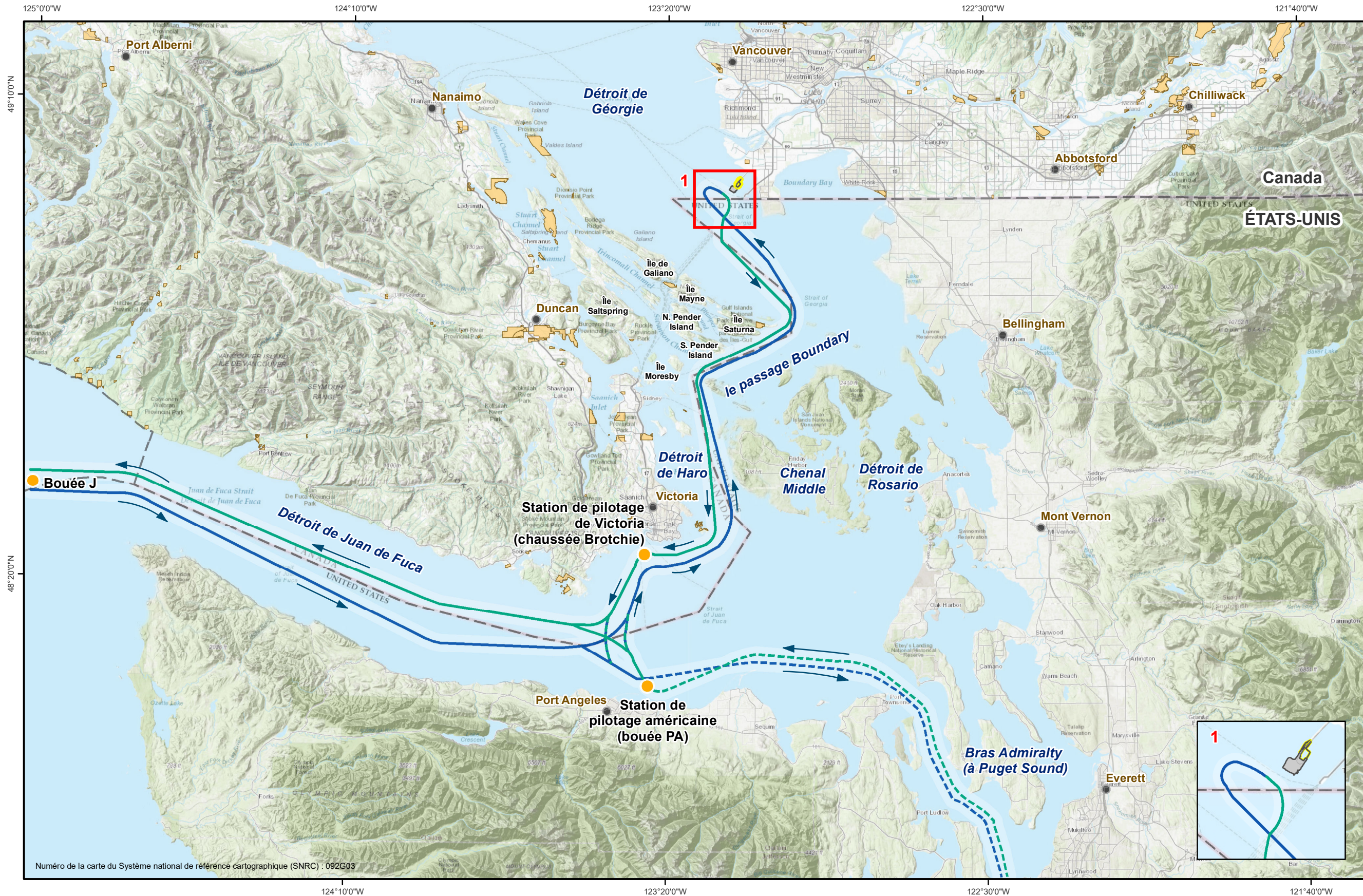


Échelle: 1:30,000  
Projection: NAD 1983 UTM Zone 10N

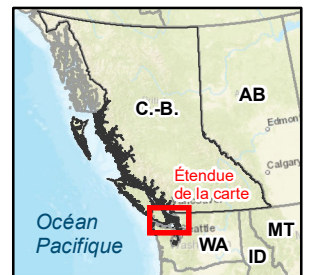
Sources de données:  
a) Zone et composantes du projet, Ausenco 2020.  
b) GeoEye-1 50 cm, 17 juillet 2018, Esri Online Service.



Figure 2 Voies maritimes des porte-conteneurs.



- Légende**
- Station de pilotage
  - Emplacement du projet
  - Terminaux existants de Roberts Bank
  - Réserve de Premières Nations
  - Frontière Canada/États-Unis
- Route de navigation**
- Route de navigation sortante associée au projet
  - - - Route de navigation sortante vers les États-Unis non associée au projet
  - Route de navigation entrante associée au projet
  - - - Route de navigation entrante des États-Unis non associée au projet



0 5 10 15 20 km

Échelle: 1:750,000

Projection: NAD 1983 UTM Zone 10N

- Sources de données:
- a) Zone du projet, Terminal Deltaport actuel, Ausenco 2020.
  - b) Réserve des Premières nations, MFLNRO 2020.
  - c) Route de navigation et station de pilotage, numérisées à partir du RBT2 Marine Shipping Supplemental Report, 2015.
  - d) Carte topographique, Esri Online Service.



## 1.2 Objectif, raison d'être et avantages du projet

Le DP4 a pour objectif de fournir aux exportateurs et aux importateurs canadiens une capacité de manutention de conteneurs en temps opportun, en fonction de la demande historique et projetée sur la côte ouest du Canada.

Il constitue une augmentation progressive de la capacité des terminaux à conteneurs de la côte ouest visant à desservir de manière efficace et concurrentielle les exportateurs, les consommateurs et les chaînes d'approvisionnement canadiens, ainsi que ceux qui dépendent du fret à destination des É.-U. Il est programmé pour répondre aux prévisions de croissance de la demande des terminaux à conteneurs et conçu pour s'adapter efficacement à l'augmentation de la taille et du volume des navires. La consolidation de l'industrie mondiale du transport maritime se traduit par un nombre moins élevé de navires toutefois plus grands et par une concurrence accrue. Le DP4 sera en mesure de répondre aux besoins du Canada et de nos partenaires commerciaux.

GCT a commandé une étude indépendante sur la demande de capacité des conteneurs sur la côte ouest du Canada (Black Quay Consulting, 2019). Des scénarios de croissance faible, moyenne et forte ont été élaborés pour chaque année jusqu'en 2050. Ces scénarios ont ensuite été comparés à la capacité actuelle et prévue des cinq terminaux à conteneurs de la côte ouest : GCT Deltaport, Centerm, GCT Vanterm et Fraser Surrey Docks, dans la région métropolitaine de Vancouver, et Fairview, à Prince-Rupert.

GCT s'est servi du scénario de croissance moyenne comme scénario de base. Il représente la norme industrielle utilisée pour la planification des projets et s'agit du principe de planification portuaire généralement accepté pour garantir la disponibilité de nouvelles capacités une fois que le taux d'utilisation atteint 85 %. La Figure 3 présente une comparaison entre la capacité et la demande. L'analyse démontre qu'une capacité supplémentaire pourrait être requise d'ici 2030.

Dans le cadre de l'évaluation du projet, GCT fournira une analyse indépendante et objective des répercussions économiques de celui-ci, y compris des mesures de l'activité économique telles que le produit intérieur brut (PIB), l'emploi, le revenu du travail et les recettes fiscales du gouvernement. À partir des renseignements connus à ce jour sur le projet et des activités actuelles et prévues du GCT Deltaport, voici ce qui est prévu pour le projet DP4 :

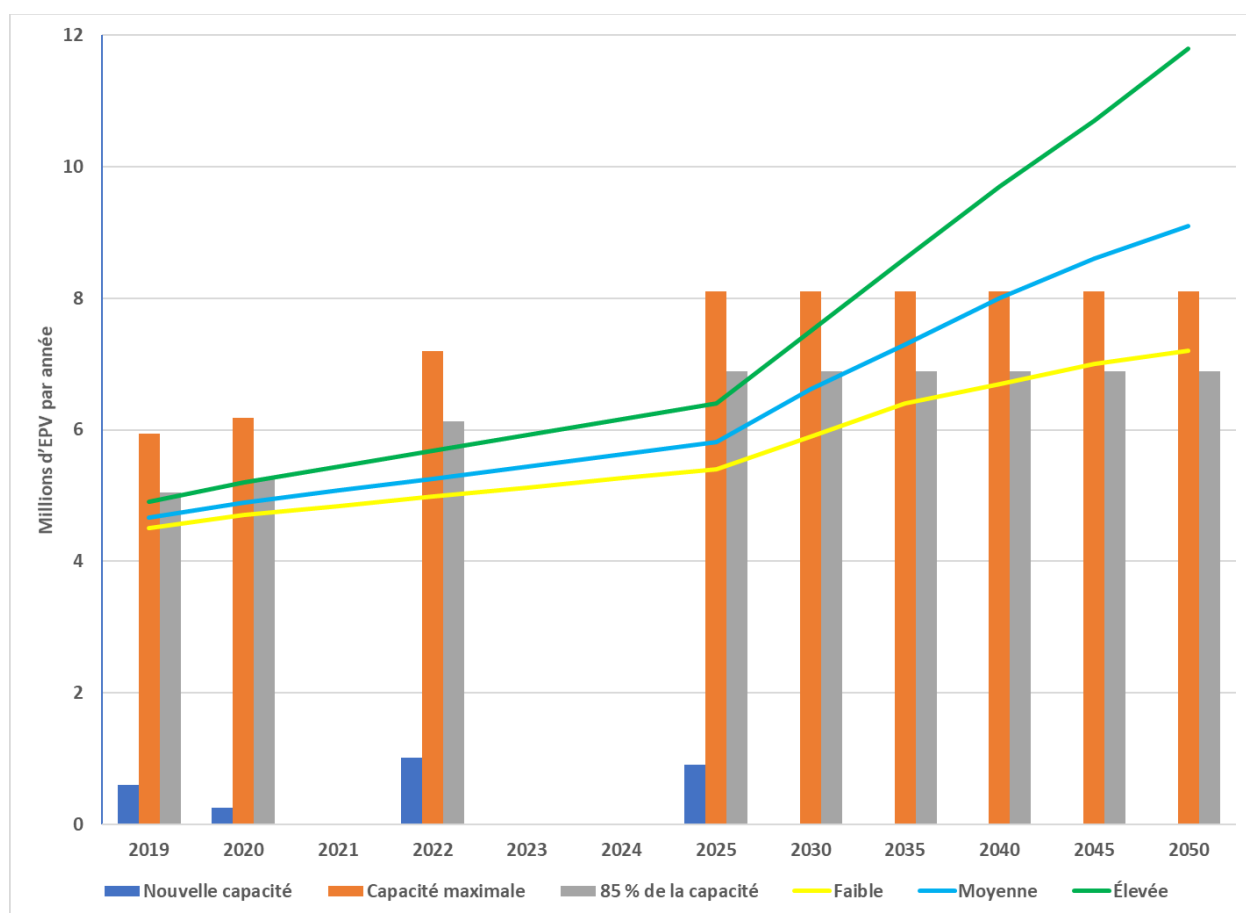
- On estime que la construction du DP4 créera au total 10 000 emplois équivalents temps plein (ETP) au Canada, soit l'emploi direct de 4 700 ETP en C.-B., l'emploi indirect et induit de 3 700 ETP en C.-B. et l'emploi indirect et induit de 1 600 ETP dans le reste du Canada au cours des quelque 4 années de construction. L'exploitation du DP4 devrait nécessiter une hausse de l'effectif actuel du GCT Deltaport d'environ 1 000 emplois permanents supplémentaires lorsque le quatrième port sera au maximum de sa capacité.
- En 2018, GCT a versé environ 300 millions de dollars en salaires et prestations annuels et ce montant devrait doubler lorsque la capacité additionnelle du DP4 sera atteinte.

En outre, les avantages et les caractéristiques du projet proposé comprennent également ce qui suit :

- Une nouvelle capacité de terminaux à conteneurs pour répondre aux besoins futurs du commerce canadien.
- La capacité de répondre aux besoins commerciaux du Canada tout en maintenant un environnement sain et en favorisant la prospérité des collectivités, conformément aux objectifs du plan Port 2050 de l'APVF.

- Un moyen rentable et opportun de répondre à la demande de conteneurs à court terme sur la côte ouest;
- De nouveaux investissements dans une zone d'exploitation physique où des terminaux à conteneurs ont récemment été construits avec succès;
- Le financement par des capitaux d'investisseurs institutionnels, ce qui élimine le risque financier ou l'exigence sur la capacité financière fédérale de l'APVF;
- La participation d'un exploitant de terminal expérimenté ayant fait ses preuves dans l'exploitation d'infrastructures similaires à Roberts Bank;
- Un modèle d'exécution évolutif qui reflète les tendances changeantes de l'industrie et préserve l'optionnalité;
- L'exploitation de l'emplacement et de l'infrastructure actuels du GCT Deltaport afin de tirer parti des solides relations de travail avec la main-d'œuvre, les clients, les sociétés ferroviaires et les propriétaires de cargaisons bénéficiaires, ainsi que des avantages économiques et des emplois partagés avec les groupes autochtones, les communautés et les intervenants de la région.

**Figure 3 : Demande prévue par rapport à la capacité des ports à conteneurs de la côte ouest du Canada**



### 1.3 Exigences en matière d'évaluation environnementale

En vertu de la *Loi sur l'évaluation d'impact* du gouvernement fédéral, le DP4 répond aux critères d'un 'projet désigné' aux termes du *Règlement désignant les activités concrètes*, en tant qu'initiative d'agrandissement permanent d'un terminal maritime existant conçu pour l'accueil des navires de plus de 25 000 tonnes de port en lourd. En vertu de la *British Columbia Environmental Assessment Act*, le projet répond aux critères d'un 'projet sujet à révision' selon les termes du *Reviewable Projects Regulation*; aussi, dans le cadre des projets de transport en raison de la zone de perturbation physique directe de l'estran ou des terres submergées. Le projet n'a pas encore été évalué par les gouvernements provincial et fédéral.

En vertu de l'Entente de collaboration Canada-Colombie-Britannique en matière d'évaluation d'impact, le principe « d'une seule évaluation » sera mis en oeuvre par les organismes provinciaux et fédéraux puisque le DP4 est assujéti à une évaluation par les deux administrations.

L'Accord définitif de la PNT (l'Accord) confère à celle-ci certains droits et avantages concernant les terres et les ressources, ainsi que l'autonomie gouvernementale sur ses terres et ressources et ses membres (AECOM, 2009). Il lève les incertitudes quant à la propriété et à la gestion des terres et des ressources. De plus, l'Accord organise clairement l'exercice des pouvoirs et des autorités des gouvernements fédéral, provincial et Tsawwassen, y compris les exigences relatives à l'évaluation des projets proposés qui pourraient avoir des répercussions négatives sur les terres et les droits de la PNT.

## 2 DESCRIPTION DU PROJET

### 2.1 Volets et activités

Le DP4 est situé au nord-est de l’actuel terminal à conteneurs GCT Deltaport à Roberts Bank, aux abords de la municipalité de Delta, en Colombie-Britannique. Afin d’augmenter la capacité, on propose d’agrandir la superficie totale du terminal d’environ 56 ha, ce qui équivaut à une superficie de près de deux tiers plus grande que la superficie actuelle. Pour permettre la construction du quatrième poste d’amarrage et l’accès aux grands porte-conteneurs qui devraient faire escale au terminal, la façade du poste d’amarrage sera prolongée d’environ 560 m.

GCT a commandé une étude indépendante sur la demande de capacité des conteneurs sur la côte ouest du Canada (Black Quay Consulting, 2019). Cette étude incluait une étude préliminaire du nombre d’escales prévues dans la portion agrandie du terminal GCT Deltaport, y compris le DP4. Les résultats sont présentés dans le Tableau 2. Le DP4 entraînera une augmentation de la capacité de deux millions d’EVP par année au GCT Deltaport, mais il n’y aura qu’une faible hausse dans le nombre de navires y faisant escale. Le phénomène s’explique par l’augmentation prévue de la taille des navires, qui sera facilitée par les quatre postes d’amarrage contigus du GCT Deltaport, et à une plus grande proportion de conteneurs chargés ou déchargés de chaque navire au GCT Deltaport. Actuellement, sept services de transport maritime font escale au GCT Deltaport chaque semaine. Ce nombre devrait passer à huit après la construction du DP4. Le GCT Deltaport est actuellement en mesure d’accueillir des navires de la taille d’un porte-conteneurs géant, mais à présent les navires qui font escale sont principalement des navires postpanamax. D’ici 2035, 75 % des navires de services maritimes devraient être des navires postpanamax et 25 % devraient être des porte-conteneurs géants.

**Tableau 2 : GCT Deltaport – nombre d’escales et taille des navires**

Année	Taille du plus petit navire	Taille du plus grand navire	Nombre d’escales par année
Actuel (2020)	~4 500 EPV – Panamax	~11 000 EPV – Postpanamax	364
DP4 au maximum de sa capacité	~10 000 EPV – Néopanamax	~17 000 EPV – Porte-conteneurs géants	416

Le DP4 comprend un agrandissement de 12 ha (sur les 56 ha) le long de la route en remblai afin d’accroître la capacité de manutention ferroviaire de la gare de triage intermodale et d’accueillir d’autres infrastructures. En raison de la disposition actuelle des routes et des voies ferrées sur la route en remblai menant au terminal, le modèle du projet prévoit cet agrandissement sur le côté ouest de la route en remblai. Des travaux de dragage seront nécessaires pour accéder au quatrième poste d’amarrage, suivant la zone de dragage existante. On prévoit qu’il faudra renforcer la protection des crêtes pour prévenir le développement de canaux dendritiques et d’autres changements géomorphologiques qui pourraient en découler.

Un nouveau bassin des remorqueurs sera nécessaire pour soutenir les opérations. Celui qui existe serait temporairement déplacé pendant le processus de dragage et de versage brut afin d’être accessible directement depuis la route en remblai de Roberts Bank, à proximité de la future marina de la PNT. À terme, le nouveau bassin des remorqueurs sera situé de façon permanente à l’extrémité nord du quatrième poste d’amarrage et la zone temporairement utilisée comme bassin des remorqueurs sera convertie en marina pour la PNT.

En fonction des engagements que GCT a pris envers la PNT, une marina a été incorporée à l'étape de la conception du projet, laquelle marina pourrait comprendre des installations de quais flottants pour les bateaux de pêche (notamment de poisson et de crabe), une cale de mise à l'eau pour remorques de bateaux, un quai flottant pour l'amarrage temporaire des bateaux mis à l'eau, et un parc de stationnement pour les véhicules et les remorques. Cette solution est conforme à l'engagement qu'a pris le GCT de travailler en collaboration avec les groupes autochtones et de trouver des avantages mutuels potentiels.

Le DP4 prévoit aussi un poste d'amarrage pour le transport maritime à courte distance, au cas où le gouvernement exigerait un jour l'adoption de solutions de rechange au transport par camions ou en prévision de changements dans la dynamique de marché. Soutenu par Transports Canada grâce au Fonds national des corridors commerciaux créé en 2019, le transport maritime à courte distance permettrait une plus grande pérennité de mouvement des conteneurs dans le port de Vancouver (VFPA, 2020). Si la mise en œuvre du transport maritime à courte distance est retardée au-delà de la construction du DP4 tel que le poste d'amarrage pour ce service ne peut pas être utilisé aux fins prévues, la zone du terminal sera utilisée pour les activités par rapport à l'aménagement des conteneurs.

Les activités de construction comprennent la préparation du site pour permettre son agrandissement; la fabrication d'éléments et d'équipements en béton et leur installation; la manutention de matériaux, notamment de roche, de sable et de sédiments, lors du dragage et du remplissage.

Certaines activités sont accessoires au projet puisqu'elles ne sont pas du ressort de GCT. Pensons au transport maritime, au transport maritime à courte distance et aux activités routières et ferroviaires qui ont lieu en dehors des limites du permis d'exploitation que détient GCT. Toutefois, ces activités accessoires peuvent être considérées comme faisant partie du projet aux fins de l'évaluation et des décisions ministérielles, car elles pourraient entraîner des effets négatifs.

Les limites spatiales associées à l'évaluation du projet, y compris les zones d'étude locales et régionales propres à chaque composante valorisée, seront définies dans la description détaillée du projet, après la mise en œuvre du plan d'engagement de GCT et la consultation officielle que dirigeront l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC) et le Bureau d'évaluation environnementale de la Colombie-Britannique sur la description initiale du projet de DP4. GCT profitera de cette occasion pour promouvoir les activités d'engagement afin de cerner avec précision les grandes questions et les principales préoccupations entourant le projet et d'établir des limites d'évaluation appropriées propres au projet.

Le DP4 constituera un prolongement et un accroissement des activités actuelles du terminal GCT Deltaport. Les activités du DP4 se veulent efficaces, notamment en ce qui concerne les infrastructures vertes, en plus d'offrir des emplois de qualité bien rémunérés et des avantages pour la collectivité. Elles seront planifiées en consultation avec les syndicats ouvriers et les groupes autochtones locaux.

Le système de gestion de l'environnement de GCT a été conçu pour saisir, organiser et gérer les activités des navires, des chemins de fer, des gares de triage et des portes, ainsi que les activités d'entretien, de manière à contrôler les risques environnementaux et à intégrer la gestion de l'environnement dans les activités quotidiennes des terminaux. Le terminal GCT Deltaport a reçu la certification de l'Alliance verte, ayant obtenu la mention « Excellence et leadership » dans presque toutes les catégories.

L'infrastructure du DP4 sera conçue pour une durée de vie utile de plus de 100 ans. Comme pour les autres terminaux de GCT, les plans prévoient une maintenance soutenue et une remise à neuf afin de garantir un

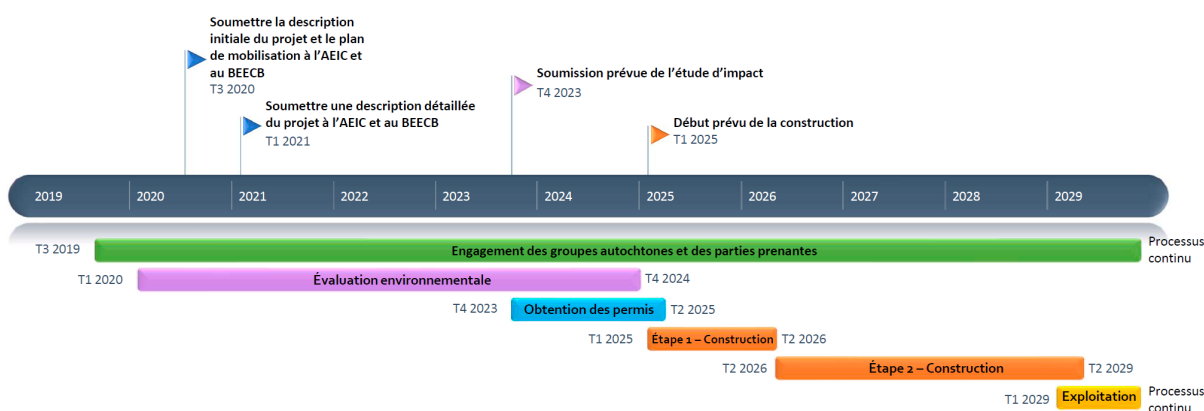
fonctionnement perpétuel des biens. Le démantèlement et l’abandon du port ne sont donc pas envisagés. Les terres seront maintenues à perpétuité et leur utilisation future sera soumise aux exigences réglementaires et aux permis applicables.

GCT mènera d’autres études sur le trafic maritime pour soutenir le processus d’évaluation environnementale afin de s’appuyer sur l’étude préliminaire du trafic maritime réalisée par Black Quay pour GCT. Ces études seront élaborées en collaboration avec les groupes autochtones locaux qui ont exprimé un intérêt pour mieux comprendre les prévisions de trafic maritime.

Il y aura également une augmentation du trafic de camions et de trains. Étant donné que GCT n’a pas la responsabilité ni le contrôle des routes ou des chemins de fer, elle collaborera, notamment par l’intermédiaire du Gateway Transportation Collaboration Forum (Forum de collaboration sur les transports de la passerelle), avec les autorités municipales, les groupes autochtones, les compagnies ferroviaires et le ministère des Transports et des Infrastructures de la Colombie-Britannique pour prévoir les volumes de trafic et confirmer les améliorations devant être apportées au réseau.

La Figure 4 présente le calendrier préliminaire du projet. Ce calendrier est conditionnel aux approbations réglementaires et aux consultations des groupes autochtones.

**Figure 4 : Calendrier préliminaire du projet**



## 2.2 Solutions de rechange au projet

Parmi les solutions de rechange proposées figurent l’agrandissement d’autres terminaux maritimes ou la construction d’un nouveau terminal maritime sur la côte ouest du Canada. GCT a examiné l’analyse des organismes gouvernementaux et convient que la demande ne peut être satisfaite par l’agrandissement des autres terminaux à conteneurs existants. Elle a envisagé d’élargir à nouveau le terminal GCT Vanterm, à l’entrée côtière de Burrard, dont la capacité atteint le million d’EVP. GCT a réalisé une analyse supplémentaire et déterminé que le DP4 demeure préférable pour des raisons d’accessibilité routière et ferroviaire, de limitations imposées par le pont Lions Gate aux dimensions des navires et d’augmentation du trafic de pétroliers associée au terminal Westridge. À la lumière de cette évaluation, l’agrandissement du GCT Deltaport ou la construction d’un nouveau terminal sont les seules options.

L'APVF propose la construction du projet de terminal 2 de Roberts Bank (RBT2), d'une capacité prévue de 2,4 millions d'EVP par année. Le projet RBT2 proposé pourrait répondre à la demande prévue sur le plan de la capacité de conteneurs s'il reçoit les approbations nécessaires, s'il prépare une analyse de rentabilité durable et s'il identifie un exploitant de terminal. Toutefois, le projet DP4 peut réaliser une augmentation de capacité similaire en ajoutant un seul poste d'amarrage, alors que le RBT2 propose trois ports. Le DP4 permettrait aussi la récupération d'environ 56 ha de terres, soit le tiers de ce qu'autoriserait le RBT2. Même l'empreinte de dragage qui sera nécessaire sera beaucoup plus petite avec le DP4. En outre, le développement de DP4 est prévu au sud-est de la route en remblai, dans la zone de ce dernier (c'est-à-dire de l'inter-chaussée) où des développements antérieurs ont eu lieu. Le DP4 représente donc une utilisation efficace et efficiente de l'infrastructure du GCT Deltaport et permettrait d'optimiser l'ensemble du complexe portuaire. D'après GCT, l'emplacement et la conception du projet auront un impact global sur l'environnement inférieur à celui du projet RBT2.

Les facteurs suivants ont été pris en compte lors de l'analyse des solutions de rechange pendant l'élaboration du modèle du DP4 :

- utilisation des meilleures technologies accessibles;
- faisabilité technique;
- faisabilité économique;
- effets potentiels, risques et incertitudes concernant ces solutions.

Le modèle du projet s'appuie sur des renseignements provenant de l'analyse des solutions de rechange effectuée dans le cadre de l'évaluation environnementale du DP3. Une évaluation détaillée de l'analyse des solutions de rechange sera réalisée précisément pour le DP4, une fois que les autres consultations et les études de base auront eu lieu.

Les solutions de rechange envisagées dans le cadre du processus de conception du projet comprennent ce qui suit : la configuration du terminal maritime, les méthodes de construction, la configuration de la zone de dragage, la configuration du poste d'amarrage pour le transport maritime à courte distance et la configuration du bassin des remorqueurs. Toutefois, des contraintes environnementales et des mesures d'atténuation sont associées à ces solutions. À ce jour, les solutions de rechange suivantes ont été envisagées :

- orientation et configuration de la zone de stockage et de manutention des conteneurs;
- autres méthodes de construction;
- configuration intermodale différente des gares de triage;
- configuration et étendue des zones de dragage;
- inclusion et configuration du transport maritime à courte distance, des bassins de remorqueurs et de la marina.

GCT continue d'évaluer les meilleures technologies accessibles pour la configuration du stockage et de la manutention de conteneurs afin de maximiser l'efficacité opérationnelle des terminaux. L'entreprise cherche également à réduire au minimum l'agrandissement à l'ouest de la route en remblai, compte tenu des préoccupations environnementales exprimées par certaines organisations environnementales locales et des travaux de dragage nécessaires.

### 3 UTILISATION DES TERRES ET DES EAUX

L'APVF permet à GCT d'exploiter le terminal GCT Deltaport. L'agrandissement prévu dans le cadre du DP4 se fera dans les terres et les eaux fédérales. Les terres fédérales sont en principe gérées par l'APVF, dans les limites de sa prétendue compétence en matière de navigation.<sup>1</sup> Selon le modèle du projet, les travaux de dragage nécessaires s'étendront aux terres aquatiques publiques de la province. La PNT a deux baux pour plan d'eau, comme le décrit l'Accord définitif de la PNT, et un protocole d'entente avec l'APVF, qui lui permettrait d'obtenir des lots d'eau supplémentaires de chaque côté de la route en remblai de Roberts Bank. Le DP4 devrait s'étendre à deux de ces lots d'eau, tout dépendant du modèle final. Les activités liées à l'agrandissement de la gare de triage intermodale s'étendront sur les terres de la route en remblai détenues par la British Columbia Railway Company.

Le DP4 se trouve dans le secteur de planification n° 6 (Roberts Banks) du plan d'utilisation des terres de l'APVF. Ce plan vise à désigner le terminal de Roberts Bank comme terminal portuaire (Port Metro Vancouver, 2014). L'APVF a déclaré que la planification de la capacité future doit respecter les lignes directrices du plan d'utilisation des terres, l'un des principes étant l'augmentation de la capacité et de l'efficacité des terminaux à conteneurs existants. Le DP4 répond à ce principe.

Le terminal GCT Deltaport et, par conséquent, une partie de la zone prévue pour le DP4 sont désignés comme une zone industrielle dans le cadre de la stratégie de croissance régionale de Metro Vancouver (Metro Vancouver, 2017). Le reste de la zone du DP4 n'est pas couvert par le plan et ne fait donc pas partie d'une zone désignée. De même, une grande partie de la zone du DP4 relève des terres désignées comme industrielles dans le cadre du plan communautaire officiel de la ville de Delta, alors que le reste ne fait pas partie d'une zone désignée (The Corporation of Delta, 2019). Tous ces plans sont conformes à l'objectif de préservation des terres industrielles.

Le plan d'utilisation des terres de la PNT vise les lots d'eau qui sont loués ou qui font l'objet d'un protocole d'entente avec la PNT. Il décrit l'importance du marais littoral et des lots d'eau pour la PNT, à des fins traditionnelles et récréatives, et pour la faune (AECOM, 2009).

Le DP4 se trouve à moins de 15 km de plusieurs zones protégées. Celles-ci comprennent trois parcs régionaux, l'aire de gestion de la faune (AGF) de Roberts Bank, d'autres AGFs provinciales, une zone importante pour la conservation des oiseaux (ZICO) et l'habitat essentiel de l'épaulard résident du Sud (ERS).

---

<sup>1</sup> Les pouvoirs administratifs et de délivrance de permis de l'APVF qui se rapportent au projet DP4, y compris les pouvoirs qui sont liés aux opérations portuaires, font actuellement l'objet d'un examen judiciaire.

## 4 CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

En plus des exigences réglementaires fédérales et provinciales en matière d'évaluation environnementale du projet décrites à la section 1.3, les principaux permis et autorisations suivants peuvent être requis pour les travaux de construction du projet :

- Autorisation de Pêches et Océans Canada (POC) en vertu de la *Loi sur les pêches*;
- Permis du POC pour les espèces aquatiques en péril en vertu de la *Loi sur les espèces en péril*;
- Approbation de Transports Canada en vertu de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes*;
- Permis d'immersion en mer d'Environnement et Changement climatique Canada (ECCC);
- Autorisation du ministère des Forêts, des Terres, des Ressources naturelles et du Développement rural (MFTRNDR) concernant l'aire de gestion de la faune en vertu la *Wildlife Act* de la Colombie-Britannique.

## 5 CADRE ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

### 5.1 Cadre environnemental

Le projet est situé à Roberts Bank, un écosystème complexe qui consiste en des vasières intertidales et sublittorales formées par le delta du fleuve Fraser. Le transport maritime se fera par le sud du détroit de Géorgie et le détroit de Juan de Fuca, dans la mer des Salish.

On estime que la mer des Salish abrite 37 espèces de mammifères, 172 espèces d'oiseaux, 253 espèces de poissons et plus de 3 000 espèces d'invertébrés (Gaydos et Brown, 2011). En tout, 113 seraient répertoriées comme menacées, en danger de disparition ou candidates à l'inscription (Gaydos et Brown, 2011).

L'histoire du développement de Roberts Bank remonte à la fin des années 1950. Elle est marquée par la construction du terminal du traversier de Tsawwassen, la construction ultérieure du terminal charbonnier de Roberts Bank et l'agrandissement du terminal à conteneurs sur plusieurs décennies.

L'estuaire du fleuve Fraser a fait l'objet de nombreuses études environnementales au cours des dernières décennies. Le projet s'appuie donc sur un grand nombre de données contemporaines qui serviront de base à l'évaluation environnementale. Des études pertinentes ont été menées pour les évaluations environnementales du DP3, du RBT2 et d'autres projets touchant des terminaux maritimes, ainsi que par des organisations telles que la Lower Fraser Fisheries Alliance et la Pacific Salmon Foundation, et historiquement dans le cadre du Programme de l'aménagement de l'estuaire du fleuve Fraser, aujourd'hui dissous. La PNT a également entrepris des études indépendantes, telles que l'étude sur l'abondance et les mouvements des crabes dormeurs dans la zone de projet du terminal 2 de Roberts Bank (LGL, 2017). La ville de Delta et d'autres municipalités ont élaboré des études et des stratégies d'adaptation aux inondations côtières et au changement climatique qui sont pertinentes pour ce projet. Les projets de compensation de l'habitat, comme le projet de l'APVF de conservation de la zostère marine à Tsawwassen, produiront également des données et des renseignements utiles pour l'évaluation environnementale.

Le projet n'est pas situé dans une zone ayant fait l'objet d'une évaluation régionale en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (2012) ou de la AEIC. Le document d'orientation intitulé *Évaluation stratégique des changements climatiques* du gouvernement du Canada (Gouvernement du Canada, 2020) a éclairé l'approche adoptée par GCT pour estimer les émissions de GES du projet (en équivalents CO<sub>2</sub>), tel qu'il est décrit à la section 6.2.

GCT a également créé un fonds de 200 000 \$ en 2020, pour soutenir les initiatives autochtones visant à accroître à la fois la participation et la collaboration dans l'évaluation des effets cumulatifs dans le sud de la mer des Salish au large des côtes de la Colombie-Britannique.

Les milieux marins et terrestres du delta sont largement reconnus pour leur grande importance écologique, notamment en ce qui concerne les mammifères marins, les poissons et les oiseaux migrateurs. Le projet est situé à Roberts Bank, un écosystème complexe formé par le delta du fleuve Fraser. Roberts Bank est constitué de marais salés, proches du niveau de la marée haute, qui font place à des vasières en pente douce divisées par des chenaux de marée et des figures sédimentaires hydrauliques de fond. En dehors des figures sédimentaires de fond, la végétation marine et d'autres habitats se sont développés. Roberts Bank, y compris la zone de la route en remblai, abrite de vastes herbiers de zostères marines indigènes (Hemmera, 2015).

À la surface des vasières de Roberts Bank, un biofilm se forme lorsque les diatomées et les bactéries se déposent hors de l'eau de mer et se fixent à la boue, fournissant aux oiseaux de rivage, en particulier aux bécasseaux, un

fouillage riche en nutriments. Le biofilm est principalement situé à l'ouest de la route en remblai, plus près de l'embouchure du fleuve Fraser, tandis qu'un biofilm minime se trouve dans la zone de la route en remblai (Hemmera, 2014).

Le projet s'inscrit dans la voie migratoire du Pacifique et de la ZICO de l'estuaire du fleuve Fraser. La ZICO constitue l'un des écosystèmes les plus riches et les plus importants pour les oiseaux aquatiques migrateurs et hivernant au Canada (IBA Canada, 2020).

Roberts Bank se trouve à proximité de l'un des principaux canaux d'entrée dans le fleuve Fraser qui est le théâtre de la plus grande remontée de saumons en Colombie-Britannique. Les cinq espèces de saumon du Pacifique utilisent les marais littoraux pour se nourrir, s'abriter et s'acclimater à l'eau salée. D'autres poissons fréquentent la région de Roberts Bank, dont l'esturgeon blanc, l'esturgeon vert, la truite arc-en-ciel anadrome et la truite fardée versant de l'ouest.

Des mammifères marins tels que les orques, les phoques communs, les otaries de Californie et d'autres espèces de baleines fréquentent également la région (Gouvernement de la Colombie-Britannique, 2020). Le projet se situe dans l'habitat essentiel de l'épaulard résident du sud (ERS).

Des études antérieures ont démontré que la qualité de l'eau et des sédiments dans la zone du projet se situe dans la fourchette des niveaux prévus pour un environnement estuarien. La poussière de charbon a été introduite dans l'environnement marin à la suite des activités de Westshore Terminals; cependant, des études antérieures ont montré qu'il n'y a pas de problèmes notables de contamination des sédiments dans la zone du projet (Commission d'examen, 2020). On sait également qu'il y a des biphényles polychlorés (BPC) dans les couches supérieures des sédiments aux environs du terminal GCT Deltaport. Des concentrations élevées de cuivre, de cadmium et d'arsenic inorganique supérieures aux recommandations provisoires canadiennes pour la qualité des sédiments (RPQS) ont été détectées et sont attribuées aux conditions naturelles de Roberts Bank (Commission d'examen, 2020).

## 5.2 Cadre social

Delta compte un peu plus de 102 000 habitants (Statistique Canada, 2016), dont près de la moitié vivent dans l'un des deux principaux centres urbains, soit Ladner (22 193 habitants) ou Tsawwassen (21 588 habitants). Delta affiche l'un des taux de croissance industrielle les plus rapides de la région métropolitaine de Vancouver (Delta, 2020; Statistique Canada, 2016). La ville de Delta est bordée par le fleuve Fraser au nord et par la frontière canado-américaine au sud. L'utilisation des terres à Delta est répartie comme suit : terres urbaines et industrielles (28 %), terres protégées et récréatives (21 %) et terres agricoles (51 %) (Metro Vancouver, 2020).

Une communauté saine est l'une des priorités du plan de développement communautaire de la ville et comprend l'allocation de fonds et le soutien aux services, dont ceux associés à la santé mentale, à la consommation de drogues et à la toxicomanie, à la pauvreté et à la sécurité alimentaire. L'accès aux installations récréatives, aux parcs et aux sentiers est également considéré comme essentiel au bien-être (Ville de Delta, 2017).

La qualité de l'air est généralement bonne dans la région de Delta, car celle-ci est plate et exposée aux brises océaniques du détroit de Georgie, mais il y a des émissions atmosphériques provenant des camions, des trains, des navires et des équipements associés à l'exploitation des terminaux de Roberts Bank et de BC Ferries. Le bruit et les vibrations des navires, des machines et du trafic routier et ferroviaire à destination et en provenance du terminal sont depuis longtemps une préoccupation pour les habitants de Tsawwassen et de Delta (Ville de Delta, 2019).

La PNT est la communauté la plus proche qui occupe l'estran et les terres entre la route en remblai du terminal GCT Deltaport à Roberts Bank et la route en remblai du terminal de BC Ferries à Tsawwassen. Le terminal est situé à environ 3,5 km de la résidence la plus proche. La section 7 du présent document fournit une liste préliminaire d'autres groupes autochtones dont la nation ou dont les droits en vertu de l'article 35 de la *Loi constitutionnelle* de 1982 pourraient être affectés par le projet.

Bien qu'ils ne soient pas sous la responsabilité ni le contrôle de GCT, les projets de transport maritime peuvent perturber les collectivités situées dans les îles du sud du Golfe et sur la côte de l'île de Vancouver. Ces collectivités comprennent celles de Sidney, de Victoria, de Sooke et de Port Renfrew.

Une évaluation documentaire des documents accessibles au public n'a révélé aucune résidence saisonnière ou temporaire dans le voisinage du projet, comme des cabanes de trappeurs saisonniers, des centres pleine-nature ou des logements pour travailleurs agricoles saisonniers.

Au fil des décennies, plusieurs études archéologiques ont été menées dans la région (Arcas, 2008; Administration portuaire de Vancouver, 2005; Millennia Research Limited, 2014), mais les découvertes archéologiques ont été assez limitées dans l'ensemble. Une évaluation archéologique générale, menée dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet RBT2, a permis de recenser trois sites archéologiques à proximité de la zone du projet RBT2.

## 6 EFFETS POSSIBLES DU PROJET

### 6.1 Effets possibles sur l'environnement

Les effets possibles liés aux exigences de la LEI ont été déterminés sur la base des études environnementales antérieures décrites au point 5.1. En raison du cadre biologique de l'environnement marin du Roberts Bank, les effets possibles décrits au Tableau 3 ci-dessous devraient être au cœur de l'évaluation environnementale du projet.

**Tableau 3 : Effets possibles par rapport aux exigences en matière d'évaluation environnementale.**

Volet	Effet possible	Activités et séquences prévues des effets	Mesures d'atténuation et de compensation potentielles
Habitat des poissons	Changements dans l'habitat des poissons (altération, perturbation ou destruction), par exemple, zostère marine et marais intertidal, bien qu'aucun marais intertidal n'ait été détecté dans l'empreinte DP4 (Hemmera, 2015).	Construction liée à l'agrandissement du terminal et de la gare de triage, dragage, remblayage, immersion en mer et transport maritime connexe, provoquant une destruction directe ou des effets secondaires, p. ex. modification de la qualité de l'eau, et la détérioration de l'habitat du poisson.  Effets directs (p. ex. sillage et formation de canaux dendritiques) ou effets secondaires (p. ex. modification de la qualité de l'eau en raison d'une augmentation des rejets d'eaux usées et du sillage) pendant les activités.	Expansion d'un terminal existant pour réduire l'empreinte.  Des structures de prévention et de contrôle de l'affouillement pour réduire le risque de canaux dendritiques.  Limitation de l'empreinte du dragage à l'étape de la conception technique.  Compensation pour la perte d'habitat.  Réutilisation des déblais de dragage.
Poissons	Effets sur le poisson, p. ex. crabes.	Construction liée à l'agrandissement du terminal et de la gare de triage, dragage, remblayage, immersion en mer et transport maritime connexe entraînant des bruits sous-marins, l'enfouissement ou l'écrasement de zones, une réduction accrue de la qualité de l'eau, des effets sur la migration.  Modification de la qualité de l'eau ou bruit sous-marin durant l'exploitation, y compris la navigation maritime.	Établissement de fenêtres temporelles pour la construction afin de protéger les étapes clés de la vie et de la migration des poissons.  Exigences opérationnelles pour les navires à quai afin d'éviter le rejet de substances nocives.  Amélioration de la gestion des eaux de ruissellement.

**Tableau 3 : (suite)**

Volet	Effet possible	Activités et séquences prévues des effets	Mesures d'atténuation et de compensation potentielles
Espèces aquatiques en péril	<p>Nuisance ou perturbation des espèces de mammifères marins et de poissons répertoriées, p. ex. l'ERS et l'otarie de Steller.</p> <p>Modification d'un habitat essentiel.</p>	<p>Construction liée à l'agrandissement du terminal et de la gare de triage, dragage et remblayage entraînant des bruits sous-marins, une réduction accrue de la qualité de l'eau et la destruction d'un habitat essentiel.</p> <p>Navigation entraînant des bruits sous-marins ou la collision entre navires.</p> <p>Réduction des populations d'espèces proies.</p>	<p>Établissement de fenêtres temporelles pour la construction afin d'éviter les espèces en péril.</p> <p>Mesures d'atténuation et de compensation pour l'habitat des poissons</p> <p>Restrictions volontaires de la vitesse et de l'itinéraire des navires afin de réduire le bruit et le risque de collision avec des mammifères marins (en dehors de la responsabilité et du contrôle de GCT). Application de mesures qui résultent de l'accord de conservation établi en vertu de l'article 11 pour soutenir le rétablissement des ERS (en dehors de la responsabilité et du contrôle de GCT) (accord de conservation établi en vertu de l'article 11 de la <i>Loi sur les espèces en péril</i>, 2019).</p>
Oiseaux migrateurs	<p>Perturbations durant la construction et tout au long de l'exploitation.</p> <p>Modification de l'habitat, par exemple, des zostères et du biofilm, malgré une couverture minime du biofilm dans la zone de la route en remblai (Hemmera, 2015).</p>	<p>Construction de terminaux, agrandissement de la gare de triage, dragage et remblayage entraînant des perturbations physiques, du bruit et de la lumière ou des modifications de l'habitat.</p> <p>Perturbation due à l'augmentation du bruit et de la lumière tout au long de l'exploitation.</p> <p>Perturbation ou risque de mortalité dû à l'augmentation du trafic (routier, ferroviaire et maritime).</p>	<p>Éviter le biofilm</p> <p>Établissement de fenêtres temporelles pour la construction afin d'éviter les périodes de nidification et de migration des oiseaux.</p> <p>Compensation pour la perte d'habitat.</p> <p>Mesures visant à réduire la lumière, telles que la poursuite de l'installation de la technologie DEL. De plus amples renseignements sont fournis au point 6.3.</p>

Bien que les voies ferrées soient hors de la responsabilité et du contrôle de GCT, le projet pourrait entraîner leur amélioration, laquelle pourrait affecter les réserves de terres agricoles, plus particulièrement les terrains en option de la province de la Colombie-Britannique qui ont été désignés pour une future emprise ferroviaire. Les améliorations ferroviaires et routières nécessaires à l'exécution du DP4 n'ont pas encore été évaluées. GCT continuera de communiquer avec les entreprises ferroviaires, qui seraient responsables de la construction et de l'exploitation des améliorations.

L'empreinte du projet se situe principalement sur les terres fédérales. Aucun changement n'est prévu à l'environnement dans une autre province que la Colombie-Britannique, où le projet doit être réalisé. Le Tableau 4 présente d'autres effets possibles du projet qui peuvent se produire à l'intérieur ou à l'extérieur des terres fédérales.

**Tableau 4 : Autres effets possibles du projet**

Volet	Effet possible	Activités et séquences prévues des effets	Mesures d'atténuation et de compensation potentielles
Milieux humides	Modification de l'habitat dans les milieux humides, bien qu'aucun marais intertidal n'ait été détecté dans l'empreinte du DP4 (Hemmera, 2015).	Construction de terminaux, dragage entraînant une destruction directe ou des effets secondaires, p. ex. modification de la qualité de l'eau, entraînant des effets sur les milieux humides.  Effets secondaires durant l'exploitation, p. ex. modification de la qualité de l'eau.	Expansion du terminal existant pour réduire l'empreinte.  Des structures de prévention et de contrôle de l'affouillement pour réduire le risque de canaux dendritiques.  Compensation pour la perte d'habitat.
Faune	Effets sur la faune terrestre.	Construction et exploitation de terminaux, par exemple, bruit, lumière, augmentation du trafic routier.	Alimentation à quai.  Poursuite de l'installation de l'éclairage DEL.  Utilisation d'équipement électrique ou à haut rendement (notamment de grues).  Découplage automatique des tracteurs-remorques.  Transport maritime à courte distance.

La zone du projet se trouve à environ deux kilomètres de la frontière américaine, et les eaux américaines seront également le théâtre des activités auxiliaires associées à la navigation. Tableau 5 ci-dessous fournit une liste des changements qui, à la suite de la réalisation du projet, pourraient survenir à l'étranger. Ces changements potentiels seront étudiés plus en détail dans le cadre du processus d'évaluation.

**Tableau 5 : Effets possibles du projet à l’extérieur du Canada**

Volet	Changements possibles liés au projet à l’étranger
Qualité de l’air	Augmentation de certains des principaux contaminants atmosphériques durant l’exploitation en raison de la navigation maritime.
Bruit et vibrations	Augmentation des niveaux de bruit perceptibles pendant la construction et durant l’exploitation en raison de la manutention et de l’expédition des matériaux.
Lumière	Hausse minimale du niveau d’intrusion de la lumière et de la lueur céleste.
Sédiments marins et qualité de l’eau	Augmentation temporaire de la turbidité et du dépôt de sédiments pendant la construction à la suite de la remise en suspension des sédiments (dragage et immersion en mer).
Bruit sous-marin	Augmentation du bruit sous-marin tout au long de l’exploitation en raison de la navigation maritime.

## 6.2 Déchets et émissions atmosphériques

Les activités associées aux phases de construction et d’exploitation du projet pourraient produire des déchets solides, liquides et dangereux, émettre des contaminants atmosphériques (principaux – PCA) et des GES et modifier les niveaux de lumière, de bruit et de vibration.

Durant la construction du projet, les déchets produits seront éliminés conformément aux règlements en vigueur ou réutilisés ou recyclés, si possible. GCT dispose d’un système de gestion environnementale pour ses activités au terminal GCT Deltaport, dédié exclusivement à la gestion des déchets. Le Tableau 6 présente une liste des déchets susceptibles d’être générés au cours des différentes phases du projet. Des mesures d’atténuation potentielles y sont également énumérées.

**Tableau 6 : Déchets solides, liquides et dangereux que le projet pourrait générer**

Type de déchets	Exemples de déchets	Mesure d’atténuation potentielle
Déchets solides	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Emballage des éléments expédiés pour la construction du projet</li> <li>• Déchets de construction, notamment le bois, le métal et le béton</li> <li>• Déchets municipaux, notamment le papier, le plastique et le verre, tant pendant la construction que pendant l’exploitation</li> </ul>	<p>Plan de gestion des déchets pour les programmes de séparation des déchets et de recyclage pendant la construction.</p> <p>Exigences en matière de gestion des déchets dans le système en vigueur de gestion de l’environnement (SGE) de GCT Deltaport.</p>

**Tableau 6 : (suite)**

Type de déchets	Exemples de déchets	Mesure d'atténuation potentielle
Déchets liquides	<ul style="list-style-type: none"> <li>Eaux usées tout au long de l'exploitation du terminal</li> </ul>	<p>Les effluents traités et rejetés en vertu du permis de déversement des eaux usées délivré dans le cadre de l'<i>Environmental Management Act</i>, qui sera modifié afin de permettre une hausse du débit, au besoin.</p> <p>Gestion des déchets des navires à quai dans le cadre du SGE en vigueur et du manuel des navires de GCT Canada.</p>
Déchets dangereux	<ul style="list-style-type: none"> <li>Huiles usées, produits pétroliers et solvants</li> <li>Piles</li> <li>Filtres à huile</li> <li>Nettoyants chimiques liquides</li> <li>Peinture</li> <li>Antigel</li> </ul>	<p>Gestion des déchets dangereux énoncée dans le plan de gestion des déchets de GCT pour la construction, y compris des exigences en matière de stockage, de transport et d'élimination.</p>
Eaux pluviales	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rejets d'eaux de ruissellement résultant des précipitations</li> </ul>	<p>Améliorations du système de gestion et d'élimination des eaux pluviales, selon le plan courant de gestion environnementale, qui sera modifié afin de permettre une hausse du débit, au besoin.</p>

Les activités du projet associées aux phases de construction et d'exploitation ont également le potentiel de produire et d'émettre des contaminants atmosphériques (PCA) et des GES et de modifier les niveaux de lumière, de bruit et de vibration. Le projet s'inscrit à l'intérieur du plan de gestion intégrée de la qualité de l'air et des gaz à effet de serre de Metro Vancouver, qui vise à protéger la santé publique et l'environnement, à améliorer la qualité visuelle de l'air et à limiter la contribution de la région aux changements climatiques à l'échelle mondiale grâce à une approche de gestion adaptative. Le Tableau 7 présente une liste des émissions atmosphériques susceptibles d'être générées par le projet. Des mesures d'atténuation potentielles y sont également énumérées.

**Tableau 7 : Émissions atmosphériques potentielles**

Émissions atmosphériques	Effet possible	Activités et séquences prévues des effets	Mesure d'atténuation potentielle
PCA	Changement de la qualité de l'air, notamment en ce qui a trait au dioxyde de soufre, aux oxydes d'azote et à la poussière.	<p>Durant la construction : Hausse des émissions provenant des véhicules et de l'équipement alimentés aux combustibles fossiles. Poussière issue du transfert de terre, du remblayage et de l'érosion éolienne des stocks de matériaux de remblayage.</p> <p>Tout au long de l'exploitation : Hausse des émissions provenant de l'équipement alimenté aux combustibles fossiles ainsi que du transport maritime, routier et ferroviaire.</p>	<p>Alimentation à quai.</p> <p>Respect du SGE de GCT, des exigences réglementaires et des pratiques exemplaires de gestion.</p> <p>Utilisation d'équipement électrique ou à haut rendement (notamment de grues).</p> <p>Découplage automatique des tracteurs-remorques.</p> <p>Transport maritime à courte distance.</p> <p>Entretien de l'équipement</p>
GES	Changement dans les GES contribuant aux changements climatiques	Hausse des émissions des véhicules et de l'équipement alimentés aux combustibles fossiles (y compris les moteurs diesel de véhicules non routiers, les génératrices et l'équipement léger)	
Lumière	Variation du niveau d'intrusion de la lumière et de la lueur céleste	Intensification de l'éclairage pour la réalisation des activités du projet, principalement pendant la nuit.	
Bruit et vibrations	Modification du bruit et des vibrations dans les zones montagneuses et sur les surfaces marines	<p>Durant la construction : Augmentation du bruit et des vibrations résultant d'activités telles que le battage de pieux et le compactage.</p> <p>Tout au long de l'exploitation : activités ferroviaires, manutention de conteneurs à proximité du projet. Augmentation du bruit résultant des activités maritimes, routières et ferroviaires.</p>	

GCT jouit d'une excellente réputation en matière de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), et la société entend appliquer les mêmes normes au moment de la conception et de l'exploitation du DP4. Parmi les réalisations de GCT, citons l'atteinte des plus hauts niveaux du système de certification de l'Alliance verte pour l'ensemble de ses terminaux et une réduction annuelle de 3,3 % de l'intensité des émissions de GES (par EVP) pour toutes les activités que la société mène au Canada. GCT mesure également son empreinte carbone et calcule les émissions conformément au document GHG Protocol Corporate Accounting and Reporting Standard (Le protocole des GES : une norme de comptabilité générale et de déclaration).

Le document d'orientation intitulé *Évaluation stratégique des changements climatiques du gouvernement du Canada* (Gouvernement du Canada, 2020) a éclairé l'approche suivie par GCT pour estimer les émissions de gaz à effet de serre (GES) (en équivalents CO<sub>2</sub>), comprises dans la description initiale du projet, tel qu'il est décrit au Tableau 8.

L'évaluation estime les émissions que générera le projet et les émissions nettes, ou évitées, par rapport à ce qui se produirait si le projet n'allait pas de l'avant (c'est-à-dire un scénario de référence ou un scénario de maintien du statu quo). Tel qu'il est mentionné à la section 1.2, l'augmentation de la capacité des terminaux fournie par le projet est nécessaire pour répondre à la demande croissante dans l'ouest du Canada. Si le DP4 n'allait pas de l'avant, cette capacité devrait être fournie par un autre projet. Dans le contexte du scénario de référence, nous supposons que cet autre projet prendrait la forme de l'agrandissement d'un port existant; ceci tout en reconnaissant, conformément à la section 2.2, que l'agrandissement des autres terminaux n'est pas envisageable à présent. Il s'agit d'un choix prudent, l'agrandissement d'un port existant représentant la méthode la plus économique et la moins polluante pour augmenter la capacité des terminaux. Les émissions du scénario de référence sont modélisées en fonction des émissions de GES réelles des installations existantes de Deltaport, y compris les réductions d'émissions prévues. Le choix de cette approche de modélisation cadre avec les principes de quantification des GES : approche prudente – en utilisant un site moderne et efficace pour le scénario de référence; précision – en recourant à des données réelles et non estimées; cohérence – en harmonisant les conditions et les limites du projet avec celles du scénario de référence.

L'approche utilisée pour établir les limites du projet et du scénario de référence ainsi que les estimations d'émissions sont conformes à l'Optique des changements climatiques<sup>1</sup> (les lignes directrices mentionnées dans l'Évaluation stratégique des changements climatiques), à la norme ISO 14064-2:2019<sup>2</sup> et au document GHG Protocol for Project Accounting<sup>3</sup>. Les sources, les puits et les réservoirs de GES comprennent les émissions directes (champ d'application 1) et les émissions énergétiques indirectes (champ d'application 2). Les GES pris en compte dans le processus comprennent le dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), le méthane (CH<sub>4</sub>) et l'oxyde nitreux (N<sub>2</sub>O), convertis en unités équivalentes de CO<sub>2</sub> (éq. CO<sub>2</sub>). L'approche respecte les principes de la comptabilité des projets de GES tels qu'ils sont recommandés par l'Optique des changements climatiques, utilisée pour guider la quantification des GES du projet, et fournit un compte fidèle, vrai et juste des émissions totales et nettes de GES.

---

<sup>1</sup> <https://www.infrastructure.gc.ca/pub/other-autre/cl-occ-fra.html>

<sup>2</sup> ISO 14064-2:2019 – Gaz à effet de serre – Partie 2 : Spécifications et lignes directrices, au niveau des projets, pour la quantification, la surveillance et la rédaction de rapports sur les réductions d'émissions ou les accroissements de suppressions des gaz à effet de serre

<sup>3</sup> The Greenhouse Gas Protocol for Project Accounting (World Resources Institute/World Business Council, édition révisée)

Les émissions ou les absorptions qui sont d'importance pour le projet, mais qui sont générées à des sources ou à des puits de GES non détenus ni contrôlés par GCT, dont les émissions du transport maritime, des camions et des locomotives, ne sont pas incluses dans la quantification des GES précisée par l'Évaluation stratégique des changements climatiques.

Le projet permettra de réduire directement les émissions en étudiant et en prenant en compte un fonctionnement et des systèmes de gestion efficaces au moment de la conception. Les premières estimations issues de ces mesures ont été intégrées au profil d'émissions de GES du projet, et comprennent notamment ce qui suit :

- les chariots-grues électrifiés;
- les chariots hybrides ou à carburant alternatif;
- les chariots légers électriques ou à batterie.

Le projet devrait également réduire les émissions indirectes engendrées par les activités suivantes, mais ces données ne sont pas comprises dans la portée de l'évaluation réalisée :

- fournir aux navires l'accès à une alimentation à quai, réduisant ainsi la nécessité de brûler du carburant lorsqu'ils sont au port;
- permettre à des navires plus grands d'utiliser le terminal, ce qui réduira le nombre de navires nécessaires au transport des marchandises;
- pouvoir déplacer les conteneurs grâce au transport maritime à courte distance moins polluant, plutôt que par la route ou le chemin de fer;
- améliorer la disposition et la configuration des lieux pour réduire les distances de déplacement des équipements de soutien;
- commercialiser une plus grande capacité de chargement des conteneurs vers les chemins de fer plutôt que vers les routes, ce qui réduira les émissions nécessaires au transport des marchandises à partir du terminal;
- réduire le temps de marche au ralenti des camions en améliorant la circulation des camions et les distances de déplacement et en établissant un système de réservation de conteneurs amélioré et efficace;
- augmenter la capacité des navires grâce au quatrième poste d'amarrage afin d'optimiser davantage le chantier naval, ce qui constituera une proposition intéressante pour les alliances maritimes mondiales (navires plus grands, moins d'escales).

Tableau 8 présente les estimations préliminaires de GES pour le projet et le scénario de référence, ainsi que les émissions nettes de GES entre les deux. Ces dernières représentent la réduction des émissions grâce au projet par rapport au scénario de référence. Dans cette évaluation, toutes les émissions du projet et du scénario de référence sont générées au Canada.

**Tableau 8 : Estimation des émissions de GES pour l'énergie directe (champ d'application 1) et indirecte (champ d'application 2).**

Phase	Durée	Émissions du scénario de référence	Émissions du projet	Émissions nettes de GES
Durant la construction	4 ans	42 778 tonnes d'éq. CO <sub>2</sub> /an	42 778 tonnes d'éq. CO <sub>2</sub> /an	0 tonne d'éq. CO <sub>2</sub> /an
Exploitation et entretien	>50 ans <sup>+</sup>	12 884 tonnes d'éq. CO <sub>2</sub> /an	5 214 tonnes d'éq. CO <sub>2</sub> /an	-7 669 tonnes d'éq. CO <sub>2</sub> /an
Mise hors service	S.O.	S.O.	S.O.	0 tonne d'éq. CO <sub>2</sub> /an
<b>Total</b>	<b>&gt;50 ans<sup>+</sup></b>	<b>17 483 tonnes d'éq. CO<sub>2</sub>/an</b>	<b>10 993 tonnes d'éq. CO<sub>2</sub>/an</b>	<b>-6 489 tonnes d'éq. CO<sub>2</sub>/an</b>

<sup>+</sup> Les émissions annuelles moyennes sont basées sur un scénario de construction s'échelonnant sur 4 ans, soit de 2025 à 2028, et des projections d'exploitation de 22 ans, soit de 2029 à 2050. Remarque : Les activités prévues par le projet devraient se poursuivre bien au-delà de 2050.

Tableau 9 ci-dessous présente l'intensité estimée des émissions de GES pour la phase d'exploitation et d'entretien et la moyenne annuelle des émissions de GES.

**Tableau 9 : Estimation de l'intensité des émissions de GES**

	Expéditions par conteneurs (EVP/an)	Scénario de référence (kg d'équivalent CO <sub>2</sub> /EVP)	Scénario du projet (kg d'équivalent CO <sub>2</sub> /EVP)	Différence nette ou relative (kg d'équivalent CO <sub>2</sub> /EVP)
Exploitation et entretien, à l'exclusion de la construction	1 324 210	9,7	3,9	-5,8
Exploitation et entretien, y compris la construction	1 324 210	15,6	9,8	-5,8

Remarque : Les intensités de production et d'émissions sont basées sur un scénario de construction s'échelonnant sur 4 ans, soit de 2025 à 2028, et des projections d'exploitation de 22 ans, soit de 2029 à 2050. Remarque : Les activités prévues par le projet devraient se poursuivre bien au-delà de 2050.

Sur la base de l'estimation initiale ci-dessus, et conformément à l'Évaluation stratégique des changements climatiques, le projet devrait obtenir les résultats suivants :

- générer au total 285 827 tonnes équivalents CO<sub>2</sub> (tCO<sub>2</sub>e) d'émissions, y compris durant les phases de construction, d'exploitation et de mise hors service, soit 10 993 tonnes d'éq. CO<sub>2</sub> par an pour la durée de vie du projet, prévue jusqu'en 2050;
- produire 168 723 tonnes équivalents CO<sub>2</sub> (tCO<sub>2</sub>e) d'émissions de moins qu'un autre projet qui viserait à augmenter la capacité des terminaux à conteneurs dans les ports de l'Ouest canadien, soit 6 489 tonnes d'éq. CO<sub>2</sub> par an pour la durée de vie du projet, prévue jusqu'en 2050.

Cette évaluation présente les premières estimations de GES. GCT continuera d’affiner ces estimations de GES et d’en rendre compte dans le cadre du processus de description et d’évaluation détaillées du projet.

### 6.3 Effets possibles sur les populations autochtones

Le Tableau 10 montre les principaux effets possibles du projet sur les groupes autochtones. Ces effets, découlant des activités liées au projet, ont été recensés lors des activités de consultation, et informés par des évaluations environnementales et des processus réglementaires antérieurs entrepris dans le cadre d’autres projets réalisés à proximité du DP4. GCT s’engage à poursuivre ses échanges et ses consultations avec les groupes autochtones afin de mieux comprendre l’incidence que peut avoir ce projet sur eux.

**Tableau 10 : Effets possibles sur les populations autochtones**

Volet	Effets possibles	Activités et séquences prévues des effets
Biens matériels patrimoniaux physiques et culturels	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perturbation, perte ou altération d’une structure, d’un site, de ressources patrimoniales ou d’un élément ayant une importance historique, archéologique, paléontologique ou architecturale</li> <li>• Changement dans l’accès aux éléments d’importance culturelle</li> </ul>	<p>Les activités de dragage pour la construction du terminal peuvent avoir une incidence sur l’intégrité des ressources archéologiques et culturelles.</p> <p>Les activités de construction du terminal peuvent limiter temporairement l’accès aux éléments d’importance culturelle.</p> <p>Les activités physiques accessoires, telles que les activités maritimes associées à la navigation, le transport maritime à courte distance et l’augmentation du transport routier et ferroviaire, peuvent accroître le risque d’accidents et de mauvais fonctionnements, augmentant ainsi le risque d’endommagement, de perturbation ou de destruction des ressources du patrimoine physique et culturel.</p>
Utilisation actuelle et traditionnelle des terres et des ressources	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Changement aux zones d’utilisation traditionnelle des terres ou infractions les concernant</li> <li>• Effets et changements dans la pratique de la collecte alimentaire traditionnelle ou de subsistance, y compris la chasse, la pêche et la cueillette (p. ex. le crabe)</li> <li>• Changements aux espèces exploitées préférées et effets sur celles-ci, dont le crabe, et sur l’habitat, en particulier les ressources marines, dont le biofilm, les marais intertidaux et la zostère marine</li> </ul>	<p>L’empreinte du terminal de même que les activités liées à la construction et à l’exploitation de ce dernier chevauchent les zones d’utilisation traditionnelle ou limitent la capacité de procéder à la collecte alimentaire. GCT travaillera avec la collectivité autochtone pour limiter l’incidence du projet sur la pêche au crabe. Les changements aux zones d’interdiction de navigation devraient être mineurs.</p> <p>Construction du terminal et dragage entraînant des perturbations physiques ou des changements à l’habitat.</p> <p>Les activités accessoires du projet qui sont associées au transport maritime à courte distance, à l’immersion en mer et au transport routier et ferroviaire peuvent contribuer davantage aux effets cumulatifs (par exemple sur le plan de la congestion et du bruit) et limiter l’accès aux ressources ainsi que leur disponibilité et leur intégrité.</p>

**Tableau 10 : (suite)**

Volet	Effets possibles	Activités et séquences prévues des effets
Structure, site ou chose ayant une importance historique, archéologique, paléontologique ou architecturale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dommages, perturbation ou destruction d'une structure, d'un site ou d'une chose ayant une importance</li> </ul>	<p>Les activités de construction du projet (comme l'excavation ou le dragage) peuvent avoir une incidence sur l'intégrité des structures, des sites ou des choses importantes.</p>
Conditions sociales, économiques ou relatives à la santé	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Changements aux pêches marines et à la récolte de ressources riveraines, dont la pêche au crabe, ou interférences possibles avec celles-ci</li> <li>• Perturbation du tourisme et des loisirs maritimes</li> <li>• Changements influant sur l'alimentation et la nutrition</li> <li>• Risques pour l'environnement et la sécurité en cas d'accident ou de déversement sur terre et en mer</li> <li>• Modification de la qualité de l'air due à la construction et aux activités opérationnelles</li> <li>• Perturbation sensorielle due à la lumière, au bruit et aux vibrations associés au projet</li> <li>• Occasions d'emploi, de formation ou d'affaires</li> </ul>	<p>Restrictions d'accès ou à la navigation pendant la phase de construction pouvant limiter temporairement l'accès aux zones terrestres et marines utilisées pour des activités récréatives et commerciales.</p> <p>Changements aux voies maritimes fermées pendant la phase d'exploitation, bien qu'ils devraient être mineurs.</p> <p>Pendant la phase de construction du terminal et tout au long de son exploitation, il y aura des émissions de gaz et des rejets de poussière dans l'air. Exposition à ces contaminants pouvant affecter la santé humaine et le sentiment général de bien-être.</p> <p>Déversement ou fuite de carburant ou d'autres substances se produisant sur terre ou s'infiltrant dans le milieu marin durant la construction du terminal ou tout au long de son exploitation.</p> <p>Augmentation des niveaux de bruit et de vibration pouvant provoquer des perturbations et troubler le repos et le sommeil. Interruptions ou manque de sommeil pouvant provoquer du stress. Le stress peut avoir des conséquences sur le bien-être mental et physique.</p> <p>Possibilités d'emploi et d'octroi de contrats pendant les phases de construction et d'exploitation entraînant une augmentation des niveaux d'emploi et de revenus locaux.</p>
Droits, titres ou autres intérêts des Autochtones	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modification de l'accessibilité aux terres, aux eaux et aux ressources traditionnelles et de la qualité de celles-ci</li> <li>• Changements dans les activités économiques et culturelles traditionnelles</li> <li>• Effets sur les droits ancestraux ou issus de traités, revendiqués ou établis, dont le droit de pêcher</li> </ul>	<p>Activités de conception, de construction ou d'exploitation du terminal modifiant l'accessibilité aux terres, aux eaux et aux ressources traditionnelles ainsi que la qualité de celles-ci, portant ainsi atteinte aux droits, aux titres ou aux autres intérêts des Autochtones.</p>

La poursuite de l'urbanisation et l'augmentation des échanges commerciaux – les moteurs de l'expansion mondiale de l'activité des terminaux portuaires à conteneurs – peuvent exercer des pressions sur la santé chez les groupes autochtones. Une gestion inadéquate des sources alimentaires et de l'accès aux aliments traditionnels de subsistance pourrait les soumettre à un stress accru. Ce n'est qu'en travaillant avec les groupes autochtones que GCT peut déterminer les effets sur ces communautés et s'efforcer de les atténuer. D'un point de vue économique, la PNT, en tant que titulaire de l'un des traités les plus récents et les plus modernes du Canada, a fait de la propriété et du sens des affaires des atouts majeurs. Le développement commercial sur les terres visées par le traité et à proximité de celles-ci a donné lieu à l'augmentation des revenus des ménages, des niveaux d'emploi et des résultats scolaires. Pour que cette augmentation se poursuive, GCT devra travailler en étroite collaboration avec la PNT et d'autres groupes autochtones pour cibler une part progressive des occasions pour les groupes autochtones qui sont le plus touchés par ce projet.

## 7 MOBILISATION DES GROUPES AUTOCHTONES

GCT s'engage à travailler de manière constructive avec les groupes autochtones ayant un intérêt dans le projet proposé. Tel qu'il est actuellement défini, le projet s'inscrit dans ou à proximité des territoires traditionnels, des terres ratifiées par traité ou d'autres zones reconnues par divers groupes autochtones.

Un examen de la base de données des zones de consultation (*Consultative Areas Database*) et des groupes autochtones identifiés dans le cadre d'autres évaluations environnementales récentes ont permis d'identifier de manière préliminaire les groupes autochtones suivants (par ordre alphabétique; la distance estimée entre la Première Nation et le bureau administratif du projet figure entre parenthèses après chaque groupe) dont la nation ou les droits en vertu de la section 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982* risquent d'être affectés par le projet : Premières Nations de Beecher Bay (Sc'ianew) (84 km), Première Nation Cowichan Tribes (45 km), bande de Ditidaht (125 km), Première Nation Esquimalt (68 km), Premières Nations Maa-Nulth (127 km), Première Nation Halalt (46 km), Première Nation Katzie (40 km), Première Nation Kwantlen (46 km), Première Nation Kwikwetlem (35 km), Première Nation de Lake Cowichan (nation Ts'uubaa-asatx) (70 km), Première Nation Leq'á:mel (85 km), Première Nation de Lyackson (42 km), Première Nation de Malahat (53 km), Première Nation de Matsqui (60 km), nation métisse de Colombie-Britannique (27 km), bande indienne Musqueam (23 km), Première Nation des Pacheedaht (105 km), Première Nation Pauquachin (50 km), tribu Penelakut (37 km), Bureau d'orientation du peuple du fleuve (People of the River Referral Office) (87 km), Première Nation Popkum (87 km), bande de Seabird Island (107 km), Première Nation de Semiahmoo (28 km), Première Nation Shxw'ow'hamel (120 km), Première Nation Songhees (65 km), groupe Sq'ewlets (87 km), Première Nation Squamish (34 km), Première Nation Stz'uminus (45 km), Première Nation Tsartlip (55 km), Première Nation Tsawout (51 km), Première Nation Tsawwassen (<5 km), Première Nation Tseycum (45 km), Première Nation Tsleil-Waututh (34 km), Première Nation T'Sou-ke (82 km).

Chacun des groupes identifiés possède ou revendique des droits et des titres sur les terres, l'eau et les ressources dans leurs territoires traditionnels, dans les limites de consultation ou à proximité de la zone du projet où se trouve un intérêt déterminé. GCT continuera à travailler avec chacun de ces groupes pendant la phase de mobilisation préliminaire afin de déterminer les intérêts précis et de mieux comprendre et caractériser les droits, les titres ou les autres intérêts de chacun. Des renseignements préliminaires sont fournis dans la description initiale du projet et seront mis à jour dans la description détaillée du projet.

Très tôt en 2016, GCT a établi un premier contact avec les groupes autochtones, les organismes gouvernementaux et les parties prenantes des communautés. L'entreprise continue à mener des activités préliminaires de mobilisation dans le cadre de l'élaboration de la description initiale du projet. GCT reconnaît qu'en raison des défis occasionnés par la pandémie de COVID-19 et du nombre de projets à examiner dans la région par chaque groupe autochtone, la capacité pourrait demeurer un enjeu préoccupant, même après la réouverture officielle de bon nombre de leurs bureaux. La société est déterminée à fournir un financement des capacités sur demande et à répondre aux besoins de chaque groupe autochtone.

La mobilisation préliminaire entreprise par GCT consistait en des réunions et des présentations avec l'administration et le Conseil exécutif de la PNT en 2016 et en 2017. Une visite du terminal GCT Deltaport et des discussions sur le DP4 proposé ont eu lieu avec la PNT en 2018. Début 2019, des présentations et des discussions sur le DP4 ont eu lieu avec la PNT, la bande indienne Musqueam et les Premières Nations de Semiahmoo. D'autres discussions sur le

projet ont eu lieu avec la Première Nation Semiahmoo en août 2019. GCT a présenté le DP4 à la Première Nation Tsleil-Waututh en juin 2019. Une réunion et une séance d'information ont suivi en août 2019, durant lesquelles le projet a été présenté. Lors d'une réunion en octobre 2019, les plus récents renseignements sur le projet ont été communiqués à la PNT. Une réunion a été tenue avec le conseil de la PNT en avril 2020. Un aperçu du projet a été fourni à la Première Nation de Matsqui en mars 2020, à la bande de Seabird Island et à la Première Nation Kwantlen en mai 2020, à la Première Nation Maa-Nulth lors d'une réunion en juin 2020, laquelle a été suivie d'une seconde réunion en juillet 2020. En juillet 2020, GCT a également tenu des réunions avec les groupes suivants pour donner un aperçu du projet : la Première Nation Esquimalt, la Première Nation Katzie, la Première Nation Pauquachin, la Première Nation Cowichan Tribe, la Première Nation Halal,; la Première Nation Lyackson, la tribu Penelakut et la Première Nation Stz'uminus. Des discussions ont eu lieu en août 2020 avec la tribu Penelakut, la Première Nation Halal, la Première Nation Stz'uminus, les tribus Cowichan et la Première Nation Lyackson. En août 2020, un aperçu du projet a été fourni à la Première Nation Malahat.

Chaque groupe autochtone identifié dans la description initiale du projet a été approché par courriel et par téléphone, entre le 24 février et le mois d'août 2020. Des appels téléphoniques de suivi ont été effectués pour veiller à ce que l'information ait été bien véhiculée et pour répondre aux premières questions.

La mobilisation préliminaire était principalement axée sur l'échange de renseignements relatifs au projet. Les étapes suivantes de l'examen réglementaire serviront à répondre aux questions et à consigner les préoccupations et, plus particulièrement, à utiliser cette information pour façonner le processus de mobilisation tout au long de la vie du projet. Ces activités visent à aider les groupes autochtones à comprendre le projet proposé à sa phase préliminaire, et à obtenir leur apport et leur pleine participation. D'autres détails sont fournis dans le plan de mobilisation préliminaire du DP4 de GCT.

Ci-après figure un résumé des enjeux clés ou des principaux champs d'intérêt relevés à ce jour par les groupes autochtones à la suite d'un engagement précoce.

#### Du point de vue environnemental

- Étude solide requise sur les effets cumulatifs
- Compréhension de l'impact des espèces envahissantes sur Roberts Bank découlant des activités portuaires
- Analyse des habitats qui seraient précisément touchés par le DP4
- Répercussions sur les « zones interdites à la pêche au crabe » à Roberts Bank
- Compensation pour la perte d'habitat et options offertes
- Quantité de dragage nécessaire
- Répercussions sur le crabe et la zostère marine
- Évaluation de l'impact sur la santé humaine
- Localisation du projet
- Traitement des valeurs culturelles
- Simplification à outrance des droits et des titres autochtones
- Échelles spatiales et temporelles

#### Du point de vue économique

- Occasions d'emploi
- Processus décisionnel non partagé
- Collecte de renseignements
- Style des rapports
- Financement des capacités

GCT prévoit mener les activités suivantes au cours de la phase de mobilisation préliminaire :

- mobilisation continue des groupes autochtones pendant et après l'examen par les organismes de réglementation de la description initiale du projet et du plan de collaboration préliminaire du DP4 de GCT;
- sollicitation, de façon continue, de commentaires supplémentaires sur le projet au moyen d'appels téléphoniques, de courriels, d'envois postaux, d'ateliers sur des sujets précis, de présentations en personne (lorsque possible) ou de présentations vidéo auprès des groupes autochtones intéressés;
- élaboration d'outils de mobilisation supplémentaires à la demande ou sur instruction des groupes autochtones;
- planification de visites du terminal GCT Deltaport avec les groupes autochtones intéressés, si possible;
- compréhension et soutien des capacités requises par tous les groupes autochtones nécessaires à une forte participation au processus d'évaluation environnementale.

Les connaissances locales et traditionnelles sont essentielles à l'élaboration de la description initiale du projet. GCT continuera à demander de la rétroaction sur des sujets d'intérêt et des points de contact, et à déterminer des politiques de consultation, des protocoles ou des préférences propres à chaque groupe afin de mieux éclairer ses efforts de mobilisation. Pour soutenir ce travail, l'entreprise veillera à ce qu'une quantité appropriée de ressources internes et de financement des capacités soit fournie aux groupes autochtones lorsqu'ils en font la demande.

## 8 MOBILISATION ET CONSULTATION DES GOUVERNEMENTS, DU PUBLIC ET D'AUTRES PARTIES

GCT exerce ses activités à Delta depuis plus de 20 ans et elle s'emploie à être un voisin responsable en faisant preuve d'ouverture et d'engagement dans ses réponses aux demandes et aux préoccupations de la collectivité. Depuis 2015, GCT a rencontré de manière proactive les dirigeants de la ville de Delta, ceux des municipalités voisines, le gouvernement provincial de la BC, le gouvernement du Canada et d'autres intervenants, pour discuter du projet.

Au fil des ans, GCT a organisé de nombreuses réunions (en personne) et donné plusieurs présentations au maire et au conseil municipal dans son ensemble pour faire le point sur le projet. Le 6 mars 2019, GCT a accueilli le maire et les cadres supérieurs lors d'une séance d'information à Deltaport, suivie d'une visite du terminal qui a donné lieu à un dialogue ouvert sur l'emplacement du projet, les effets sur l'environnement et la collectivité et les possibilités de mobilisation. Le 8 avril, GCT a envoyé par courriel une lettre officielle à la ville de Delta concernant l'élaboration de la description initiale du projet et du plan d'engagement de GCT, pour recueillir des commentaires supplémentaires. Ceci a été suivi, le 13 mai 2020, d'une rencontre par téléconférence entre les deux parties.

En tenant compte des commentaires de ces organisations durant les 23 dernières années dans le cadre de l'exploitation de Roberts Bank, GCT a mis en place de solides canaux de communication et comprend les capacités et les besoins de ces municipalités et des organismes gouvernementaux provinciaux et fédéraux.

GCT a collaboré activement avec les fonctionnaires provinciaux et fédéraux, les ministères concernés, le personnel des ministères et les organismes, notamment l'Agence d'évaluation d'impact du Canada et le Bureau d'évaluation environnementale de la Colombie-Britannique, afin d'entamer officiellement les discussions relatives au projet et d'obtenir de la rétroaction sur la description initiale du projet et le plan de mobilisation préliminaire du DP4 de GCT. GCT a également pris contact avec le POC.

À ce jour, les activités de consultation ont généralement été bien accueillies et GCT tient régulièrement des réunions informelles et formelles avec les groupes communautaires et les parties prenantes dans le cadre de l'élaboration de la description initiale du projet et du plan de mobilisation préliminaire du DP4 de GCT. Les activités précises de mobilisation préliminaire comprennent : la création d'un site Web pour le projet (<https://globalterminals canada.com/projectupdates/>); des lettres d'information à tous les résidents de Delta, de Ladner et aux membres de la PNT concernant les activités annuelles de GCT et les plus récentes nouvelles sur le projet; des réunions individuelles et de groupe avec des groupes environnementaux locaux et provinciaux; et des courriels aux groupes de parties prenantes sollicitant leur rétroaction sur la fréquence et la méthode de mobilisation qu'ils préfèrent. GCT a également examiné attentivement la rétroaction recueillie sur les projets d'agrandissement portuaire antérieurs.

Les commentaires reçus peuvent être classés en diverses catégories, que voici :

- Santé humaine : lumière, bruit, qualité de l'air, circulation des camions, accès aux pêcheries et infrastructures de transport.
- Environnement : biofilm, zostères marines, aires de conservation marine et zones protégées, oiseaux migrateurs, oiseaux de rivage, chouettes effraies, compensation appropriée pour la perte des habitats, invertébrés marins, saumon du Pacifique, ERS, trafic maritime et bruit sous-marin.

- Économie : exigences en matière de capacité des conteneurs, financement des projets et mode d'exploitation.

Pour favoriser une mobilisation plus soutenue dans le cadre de la description initiale du projet, GCT envisage de mener les activités suivantes pour mobiliser le public et les parties prenantes :

- mettre à jour le site Web du projet avec les possibilités de mobilisation;
- annoncer les possibilités de mobilisation au public et dans les médias locaux et sociaux;
- diffuser un bulletin d'information communautaire virtuel contenant des renseignements sur le projet, relier le site Web du projet (<https://globalterminals canada.com/projectupdates/>) à toutes les ressources gouvernementales pour la mobilisation;
- prévoir plusieurs réunions en personne ou des assemblées publiques virtuelles pour discuter du projet et permettre au public de formuler ses commentaires;
- prévoir des réunions en personne, ou virtuelles, de moindre envergure sur des sujets tels que la santé humaine, l'environnement et l'économie.

Les futures activités de consultation continueront à prendre en compte les populations possiblement touchées qui pourraient être sous-représentées par les méthodes de mobilisation traditionnelles, comme les assemblées publiques, grâce aux mesures suivantes :

- fournir une variété de moyens et de lieux de mobilisation en personne et virtuels;
- consacrer plusieurs moments de la journée à la mobilisation en personne et virtuelle;
- pour une accessibilité accrue, tous les lieux publics seront aussi proches que possible des transports publics;
- tous les communiqués de presse seront remis aux médias dans la langue appropriée;
- le matériel relatif au projet sera accessible sous forme numérique et imprimée;
- tous les lieux publics choisis seront accessibles par fauteuil roulant.

## 9 RÉFÉRENCES

- Administration portuaire de Vancouver. Janvier 2005. Demande d'évaluation environnementale pour le projet de troisième poste d'amarrage de Deltaport. Vancouver, C.-B. [cité le 8 mars 2020]. Accessible à : <https://projects.eao.gov.bc.ca/p/588510a1aaecd9001b813339/documents;currentPage=1;pageSize=40;sortBy=:type=5cf00c03a266b7e1877504d4;ms=1585332729897>
- Administration portuaire Vancouver Fraser (APVF), 2020. Mise à jour de juin 2020 sur le transport maritime à courte distance; [cité le 28 juillet 2020]. Accessible à : <https://www.portvancouver.com/wp-content/uploads/2020/07/VFPA-Short-Sea-Shipping-June-2020-Update.pdf>
- AECOM. Janvier 2009. Tsawwassen First Nation Land Use Plan (Plan d'aménagement des terres de la Première nation Tsawwassen); [cité le 10 mars 2020]. Accessible à : [http://www.tsawwassenfirstnation.com/pdfs/TFN-About/Information-Centre/Strategic-Planning/TFN\\_Land\\_Use\\_Plan.pdf](http://www.tsawwassenfirstnation.com/pdfs/TFN-About/Information-Centre/Strategic-Planning/TFN_Land_Use_Plan.pdf)
- Arcas Consulting Archaeologists Ltd, 2008. Lehigh Richmond Distribution Centre – Area Fronting Lot K Archaeological Overview Assessment. Dans : Project Description, Lehigh Construction Materials Terminal Phase 1 Aggregates, 2012; [cité le 18 mars 2020]. Accessible à : <https://www.portvancouver.com/wp-content/uploads/2015/03/view-the-application1.pdf>
- Black Quay Consulting. 2019. Analysis of Capacity Options on the West Coast of Canada. Préparé pour Global Container Terminals, Vancouver, C.-B.
- Commission d'examen. Mars 2020. Rapport de la Commission d'examen fédérale pour le projet du terminal 2 de Roberts Bank; [cité le 7 avril 2020]. Accessible à : <https://iaac-aeic.gc.ca/050/evaluations/proj/80054?culture=fr-CA>
- Gaydos, J. K. et N.A. Brown. 2011. Species of Concern within the Salish Sea: Changes from 2002 to 2011. Travaux d'un congrès intitulé '2011 Salish Sea Ecosystem Conference', le 25-27 octobre 2011, Vancouver, C.-B.: 1-12.
- GCT Canada Limited Partnership. Avril 2019. Project Brief: GCT Deltaport Berth 4. Préparé pour PCLP; [cité le 18 mars 2020]. Accessible à : <https://www.portvancouver.com/wp-content/uploads/2019/07/April-23-2019-Presentation-GCT-Brief-and-DP4-PCLC-FINAL.pdf>
- Gouvernement de la Colombie-Britannique. 2020. Roberts Bank Wildlife Management Area. About this Wildlife Management Area; [cité le 10 mars 2020]. Accessible à : <https://www2.gov.bc.ca/gov/content/environment/plants-animals-ecosystems/wildlife/wildlife-habitats/conservation-lands/wma/wmas-list/roberts-bank>
- Gouvernement du Canada. 2019. Provisoire de l'entente de collaboration sur l'évaluation d'impact entre le Canada et la Colombie-Britannique; [cité le 8 mars 2020]. Accessible à : <https://www.canada.ca/fr/agence-evaluation-impact/organisation/lois-reglements/loi-et-liste-reglements/entente-collaboration-canada-colombie-britannique-evaluation-impact/entente-provisoire-collaboration-canada-cb.html>
- Gouvernement du Canada. 2020a. Évaluation stratégique des changements climatiques; [cité le 30 juillet 2020]. Accessible à : <https://www.strategicasessmentclimatechange.ca/15112/widgets/61020/documents/36886>

- Hemmera Envirochem Inc. 2012. Environmental Assessment Report Deltaport Terminal Road and Rail Improvement Project. Préparé pour le Port Metro Vancouver.
- Hemmera Envirochem Inc. 2014. Roberts Bank Terminal 2 Technical Data Report. Marine Vegetation Intertidal Marsh, Foreshore Habitat and Invertebrate, Eelgrass, Ulva, and Biomat Survey Results. Préparé pour le Port de Vancouver. May 2014. <https://iaac-aeic.gc.ca/050/documents/p80054/107589E.pdf>
- Hemmera Envirochem Inc. 2015. Adaptive Management Strategy 2014 Annual Report Deltaport Third Berth, Delta, BC. Hemmera, NHC, Precision Identification Biological Consultants. Préparé pour le Port de Vancouver. Juillet 2015; [cité le 8 mars 2020]. Accessible à : <https://www.portvancouver.com/wp-content/uploads/2015/10/AMS-2014-Final-Annual-Report1.pdf>
- IBA Canada. 2020. Boundary Bay- Roberts Bank- Sturgeon Bank (Fraser River Estuary) Delta, Richmond, Surrey, White Rock, British Columbia; [cité le 11 mars 2020]. Accessible à : <https://www.ibacanada.ca/site.jsp?siteID=BC017>
- La Corporation de Delta. Mars 2019. Plan communautaire officiel de la ville de Delta. Règlement n° 2950, 1985; [cité le 23 mars 2020]. Accessible à : <https://delta.civicweb.net/filepro/documents/37999?preview=39403>
- LGL Environmental Research Associates. 2017; [cité le 30 mars 2020]. Accessible à : <https://iaac-aeic.gc.ca/050/documents/p80054/121286E.pdf>
- Metro Vancouver. 2020; [cité le 23 mars 2020]. Accessible à : <http://www.metrovancouver.org/metro2040/land-use-designation/Pages/default.aspx>.
- Metro Vancouver. Juillet 2017 (mis à jour). Regional Growth Strategy Bylaw No. 1134, 2010. Metro Vancouver 2040 Shaping our Future. Adopté par le Conseil du GVRD le 29 juillet 2011 et mis à jour le 28 juillet 2017; [cité le 7 mars 2020]. Accessible à : <http://www.metrovancouver.org/services/regional-planning/PlanningPublications/RGSAdoptedbyGVRDBoard.pdf>
- Millennia Research Limited. Novembre 2004. Permis d'évaluation archéologique générale et des évaluations des impacts archéologiques 2004-100 (Roberts Bank Archaeological Overview Assessment and Archaeological Impact Assessment Permit 2004-100). Préparé pour l'Administration portuaire de Vancouver, Vancouver, C.-B.; [cité le 17 mars 2020]. Accessible à : [https://www.portvancouver.com/wp-content/uploads/2015/03/techvols\\_tv12\\_roberts\\_bank\\_aoa\\_aia\\_nov13\\_04.pdf](https://www.portvancouver.com/wp-content/uploads/2015/03/techvols_tv12_roberts_bank_aoa_aia_nov13_04.pdf)
- Port Metro Vancouver. Octobre 2014. Plan d'utilisation des sols; [cité le 8 mars 2020]. Accessible à : <https://www.portvancouver.com/wp-content/uploads/2015/06/port-metro-vancouver-land-use-plan-english.pdf>
- Statistique Canada. 2016. Profil du recensement de 2016 de Statistique Canada. Delta; [cité le 18 mars 2020]. Accessible à : <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=E&Geo1=CSD&Code1=5915011&Geo2=CD&Code2=5915&Data=Count&SearchText=Delta&SearchType=Begins&SearchPR=01&B1=All&TABID=1>.

Un accord de conservation en vertu de l'article 11 de la Loi sur les espèces en péril pour appuyer le rétablissement de l'épaulard résident du sud. 2019. [cité le 18 juin, 2020]. Accessible à : [https://faune-especes.canada.ca/registre-especes-peril/virtual\\_sara/files/Ca-SrkwErs-v00-2019May-Fra.pdf](https://faune-especes.canada.ca/registre-especes-peril/virtual_sara/files/Ca-SrkwErs-v00-2019May-Fra.pdf)

Ville de Delta. 2017. Delta's Social Profile – 2017; [cité le 19 mars 2020]. Accessible à : <http://delta.ca/docs/default-source/human-resources-and-corporate-planning/delta-social-profile.pdf?sfvrsn=8>

Ville de Delta. 2019. Commentaires sur les renseignements supplémentaires reçus après le 6 juillet 2018. Lettre à C. Parker, gestionnaire de la Commission d'examen, Projet du terminal 2 de Roberts Bank, Agence canadienne d'évaluation environnementale; [cité le 23 mars 2020]. Accessible à : <https://aeic-iaac.gc.ca/050/documents/p80054/126645E.pdf>