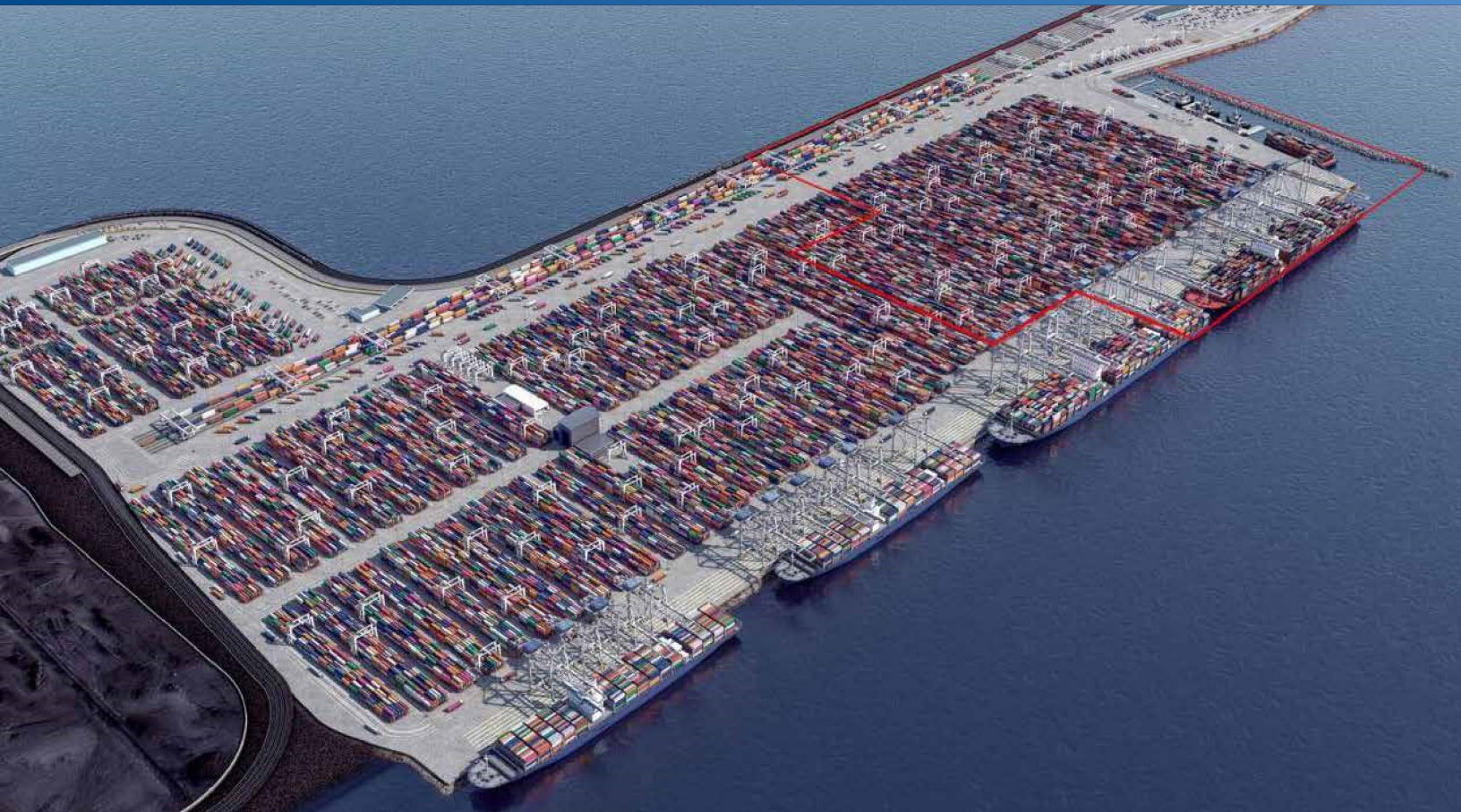


# GLOBAL CONTAINER TERMINALS

## AGRANDISSEMENT DE DELTAPORT

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



## Résumé de la description détaillée du projet

Octobre 2021

Proposition à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada



Déposée par GCT avec l'aide de ses experts-conseils

## SIGLES ET ABRÉVIATIONS

SIGLE/ABRÉVIATION	DÉFINITION
ACS+	Analyse comparative entre les sexes plus
AEIC	Agence d'évaluation d'impact du Canada
AGF	Aire de gestion de la faune
APVF	Administration portuaire Vancouver Fraser
BCEAA	Environmental Assessment Act de la Colombie-Britannique
BEECB	Bureau d'évaluation environnementale de la Colombie-Britannique
C.-B.	Colombie-Britannique
CIPBEECB	Centre d'information sur les projets du BEECB
CLPE	Consentement libre, préalable et éclairé
CV	Composante valorisée
DDP	Description détaillée du projet
DIP	Description initiale du projet
DNUDPA	Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones
DP3	Projet de troisième poste d'amarrage de Deltaport
DP4	Projet de quatrième poste d'amarrage pour l'agrandissement de Deltaport
DPW	Dubai Ports World
É.-U.	États-Unis
EAG	Évaluation archéologique générale
ECCC	Environnement et Changement climatique Canada
EIA	Évaluation de l'impact sur l'archéologie
EMC	Équipement de manutention de conteneurs
ERS	Épaulard résident du Sud
ETP	Équivalent à temps plein
GCT	Global Container Terminals Canada Limited Partnership
GCT Vanterm	Projet mondial de modernisation et de densification des terminaux à conteneurs Vanterm
GCT Deltaport	Terminal à conteneurs Deltaport de Global Container Terminals
GES	Gaz à effet de serre
LEI	Loi sur l'évaluation d'impact
Lignes directrices conjointes	Lignes directrices individualisées relatives à l'étude d'impact/Exigences en matière de renseignements d'une demande
MPO	Pêches et Océans Canada

SIGLE/ABRÉVIATION DÉFINITION	
NAP	Nation autochtone participante
PCA	Principaux contaminants atmosphériques
PCG	Porte-conteneurs géant
PE	Protocole d'entente
PEE	Procédures d'exploitation environnementales
PGEFF	Plan de gestion de l'estuaire du fleuve Fraser
PIB	Produit intérieur brut
PSGE	Procédures du système de gestion de l'environnement
RBT2	Projet du terminal 2 de Roberts Bank
SA	Savoir autochtone
SCQM	Sommaire conjoint des questions et de la mobilisation
SGE	Système de gestion de l'environnement
SSIGA	Salish Sea Indigenous Guardians Association
TGPC	Très grands porte-conteneurs
TPL	Tonnage de port en lourd
ZICO	Zone importante pour la conservation des oiseaux

## SYMBOLES ET UNITÉS DE MESURE

SYMBOLE/ UNITÉ DE MESURE	DÉFINITION
%	pourcentage
cm	centimètre
CO <sub>2</sub>	dioxyde de carbone
ha	hectare
km	kilomètre
kt	kilotonne
kt d'éq. CO <sub>2</sub>	kilotonnes d'équivalent en dioxyde de carbone
m	mètre
m <sup>2</sup>	mètre carré
t d'éq. CO <sub>2</sub>	tonnes d'équivalent en dioxyde de carbone
EVP	équivalent vingt pieds

# TABLE DES MATIERES

1	INTRODUCTION.....	1
1.1	État et historique du projet .....	1
1.2	Portrait du promoteur .....	10
1.3	Objectif, raison d’être et avantages du projet .....	11
1.4	Exigences en matière d’évaluation environnementale.....	15
2	SOMMAIRE DE LA MOBILISATION .....	17
2.1	Mobilisation des groupes autochtones .....	17
2.2	Mobilisation du gouvernement, du public et des intervenants.....	18
3	DESCRIPTION DU PROJET.....	20
3.1	Modifications relatives au projet .....	20
3.2	Volets et activités .....	20
3.3	Solutions de rechange au projet .....	24
4	UTILISATION DES TERRES ET DES EAUX .....	26
5	CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE.....	28
6	CADRE ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL.....	29
6.1	Cadre biologique .....	29
6.2	Cadre social .....	31
7	EFFETS POSSIBLES DU PROJET .....	33
7.1	Modifications relatives au projet .....	33
7.2	Effets possibles sur l’environnement .....	33
7.3	Déchets et émissions atmosphériques.....	37
7.4	Effets possibles sur les ressources patrimoniales .....	41
7.5	Compréhension préliminaire par GCT des effets possibles des activités du projet sur les intérêts autochtones.....	42
8	MOBILISATION DES GROUPES AUTOCHTONES.....	46
8.1	Modifications relatives au projet .....	46
8.2	Introduction.....	46
8.3	Sommaire de la mobilisation préliminaire avec les nations autochtones.....	47
8.4	Sommaire des activités de mobilisation prévues et des possibilités de collaboration .....	54
9	MOBILISATION ET CONSULTATION DES GOUVERNEMENTS, DU PUBLIC ET D’AUTRES PARTIES .....	55
9.1	Mobilisation du public, des intervenants et des gouvernements.....	56
10	RÉFÉRENCES.....	60
10.1	DDP.....	60
10.2	Liste de documents de référence du résumé de la DDP .....	60
	ANNEXE A RÉPONSES AU SOMMAIRE DES QUESTIONS.....	1

## LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Zone du projet de quatrième poste d’amarrage pour l’agrandissement du terminal GCT Deltaport.....	3
Figure 2 : Zone du projet de quatrième poste d’amarrage pour l’agrandissement de la zone de terminal GCT Deltaport.....	5
Figure 3 : Voie de navigation pour les porte-conteneurs.....	7
Figure 4 : Processus de revue du projet et d’évaluation d’impact.....	10
Figure 5 : Demande prévue par rapport à la capacité des ports à conteneurs de la côte ouest du Canada (Black Quay Consulting 2021).....	13
Figure 6 : Calendrier préliminaire du projet.....	24

## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1: Renseignements sur le promoteur du projet.....	11
Tableau 2 : GCT Deltaport – nombre d’escales et taille des navires.....	21
Tableau 3 : Effets possibles relativement aux exigences en matière d’évaluation d’impact.....	34
Tableau 4 : Autres effets possibles du projet.....	36
Tableau 5 : Effets possibles du projet à l’extérieur du Canada.....	37
Tableau 6 : Déchets solides, liquides et dangereux que le projet pourrait générer.....	37
Tableau 7 : Émissions atmosphériques potentielles.....	39
Tableau 8 : Effets possibles des activités du projet sur les ressources patrimoniales.....	42
Tableau 9 : Recensement préliminaire des effets possibles des activités du projet sur les intérêts autochtones.....	43
Tableau 10 : Sommaire des principales questions soulevées par les nations autochtones.....	49

## LISTE DES ANNEXES

Annexe A Réponses au sommaire des questions

# 1 INTRODUCTION

## 1.1 État et historique du projet

Le projet d'agrandissement de GCT Deltaport consistant à construire un quatrième poste d'amarrage (DP4, ou le projet) est proposé par Global Container Terminals Canada Limited Partnership (GCT), l'exploitant à long terme du terminal GCT Deltaport. Comme proposé, le DP4 est un projet d'agrandissement du terminal maritime existant, principalement sur des terres fédérales situées dans la Ville de Delta, en Colombie-Britannique (C.-B.). Les activités de construction et d'exploitation du projet pourraient aussi empiéter sur les plans d'eau de la Première Nation de Tsawwassen et du gouvernement de la Colombie-Britannique.

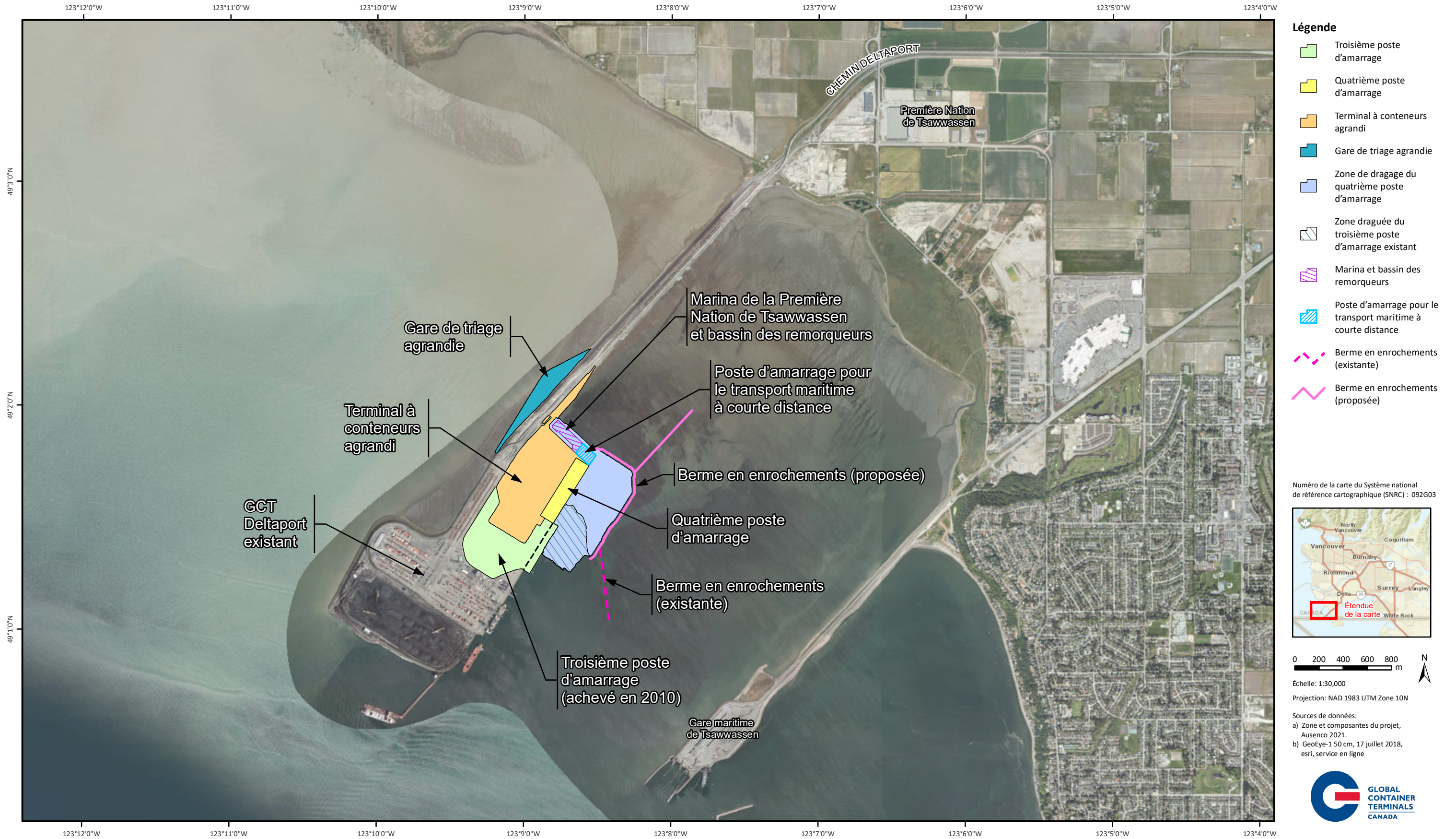
Le projet prévoit l'agrandissement de la zone existante de stockage et de manutention des conteneurs du terminal, l'ajout d'un quatrième poste d'amarrage du côté est du pont-jetée de Roberts Bank, l'agrandissement de la gare de triage intermodale existante et le déplacement de plusieurs bâtiments et services connexes. Le projet nécessitera des travaux de dragage afin d'offrir un accès sûr aux navires, ainsi que le déplacement du bassin des remorqueurs vers l'extrémité nord de la nouvelle zone du quatrième poste d'amarrage. On envisage également de construire un nouveau poste d'amarrage pour le transport maritime à courte distance en réponse aux initiatives du gouvernement et au potentiel de faisabilité commerciale de la distribution de marchandises par barge de porte-conteneurs au lieu de camions. S'il est déterminé que la capacité de transport maritime à courte distance n'est pas nécessaire, l'empreinte du terminal demeurera inchangée, car la zone actuellement définie comme étant nécessaire pour un poste d'amarrage pour le transport maritime à courte distance serait alors utilisée pour les activités du terminal, par exemple le stockage de conteneurs ou le (dé)chargement des camions porte-conteneurs. Cependant, la zone de dragage pourrait être réduite. En outre, on examine la proposition d'une nouvelle marina pour les bateaux de pêche et les crabiers, en réponse aux commentaires de la Première Nation de Tsawwassen (Figure 2).

Le projet se cantonne dans les limites de la Ville de Delta. Le centre de la zone d'agrandissement se trouvera aux coordonnées approximatives suivantes : 49°01'25" N, 123°09'10" O (Figure 2). Quant à l'extrémité proposée de la voie de navigation maritime (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 détient actuellement tous les documents (permis, mandats et approbations) nécessaires pour mener ses activités au terminal GCT Deltaport. Une évaluation d'impact fédérale ou une évaluation environnementale provinciale pourraient être exigées avant l'obtention de tout permis ou de toute approbation supplémentaire nécessaire à l'avancement du terminal DP4. Le projet n'a pas encore été évalué par les gouvernements provincial et fédéral. À l'heure actuelle, le projet fait l'objet d'une approche coordonnée de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC) et du Bureau d'évaluation environnementale de la Colombie-Britannique (BEECB), afin que les organismes puissent harmoniser leurs processus respectifs. Dans le cadre de cette approche, l'expression « évaluation d'impact » sera ci-après employée pour décrire à la fois l'évaluation d'impact et les processus d'évaluation environnementale liés au projet.

*Cette page a été intentionnellement laissée blanche à des fins d'impression.*

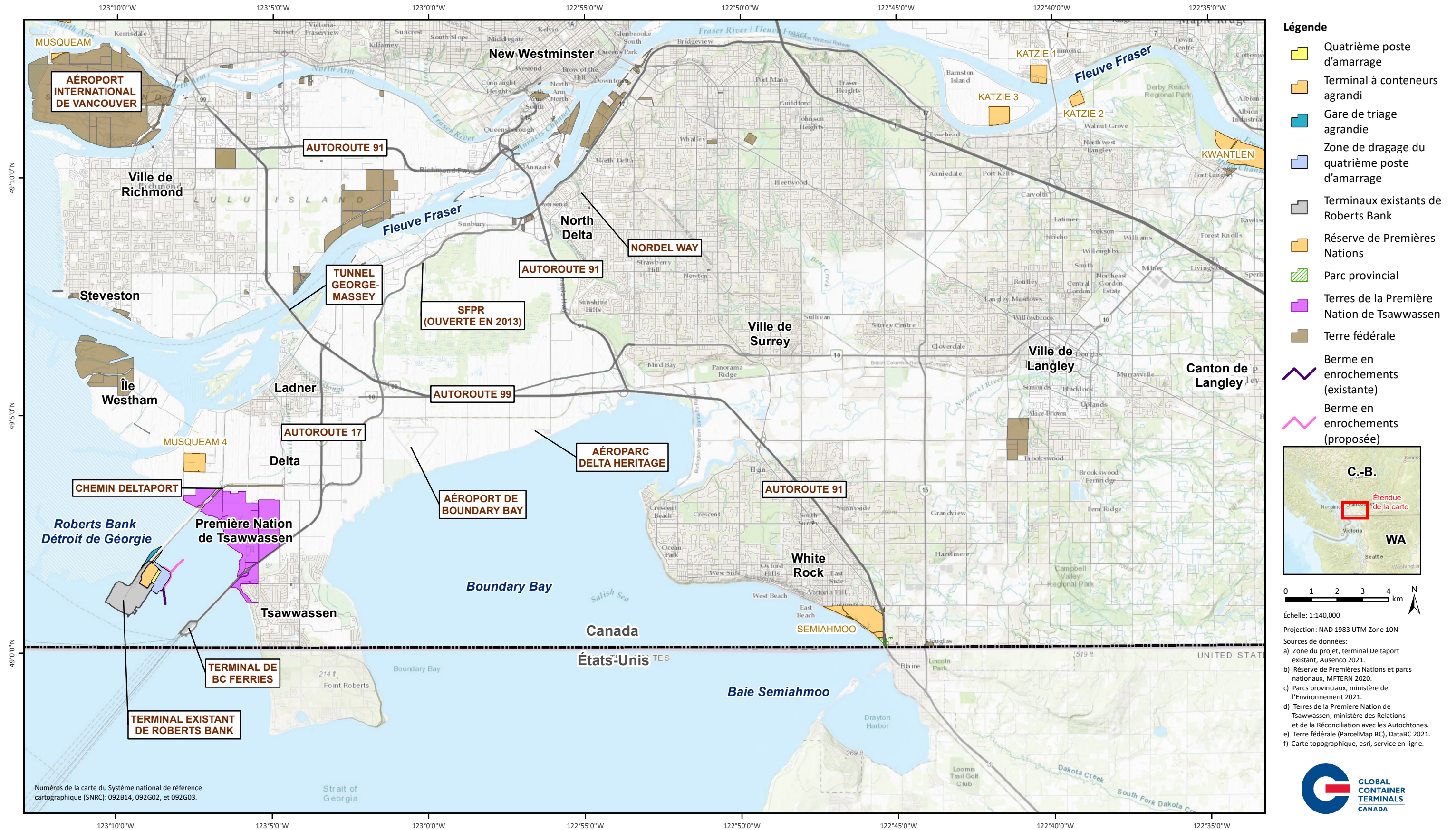
Figure 1: Agrandissement de GCT Deltaport – zone du projet de quatrième poste d'amarrage.



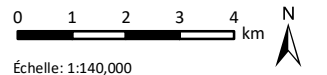
Projet de quatrième poste d'amarrage pour l'agrandissement de GCT Deltaport

K:\Data\Project\GCT10314-NV\A\_MXD\Detailed\_Project\_Description\A\_Report\_Maps\DPD\_Summary\French\GCT10314\_Fig1\_Project\_Area\_FR\_20210910\_v1\_0\_TD.mxd

Figure 2: Agrandissement de GCT Deltaport – emplacement du projet de quatrième poste d’amarrage.



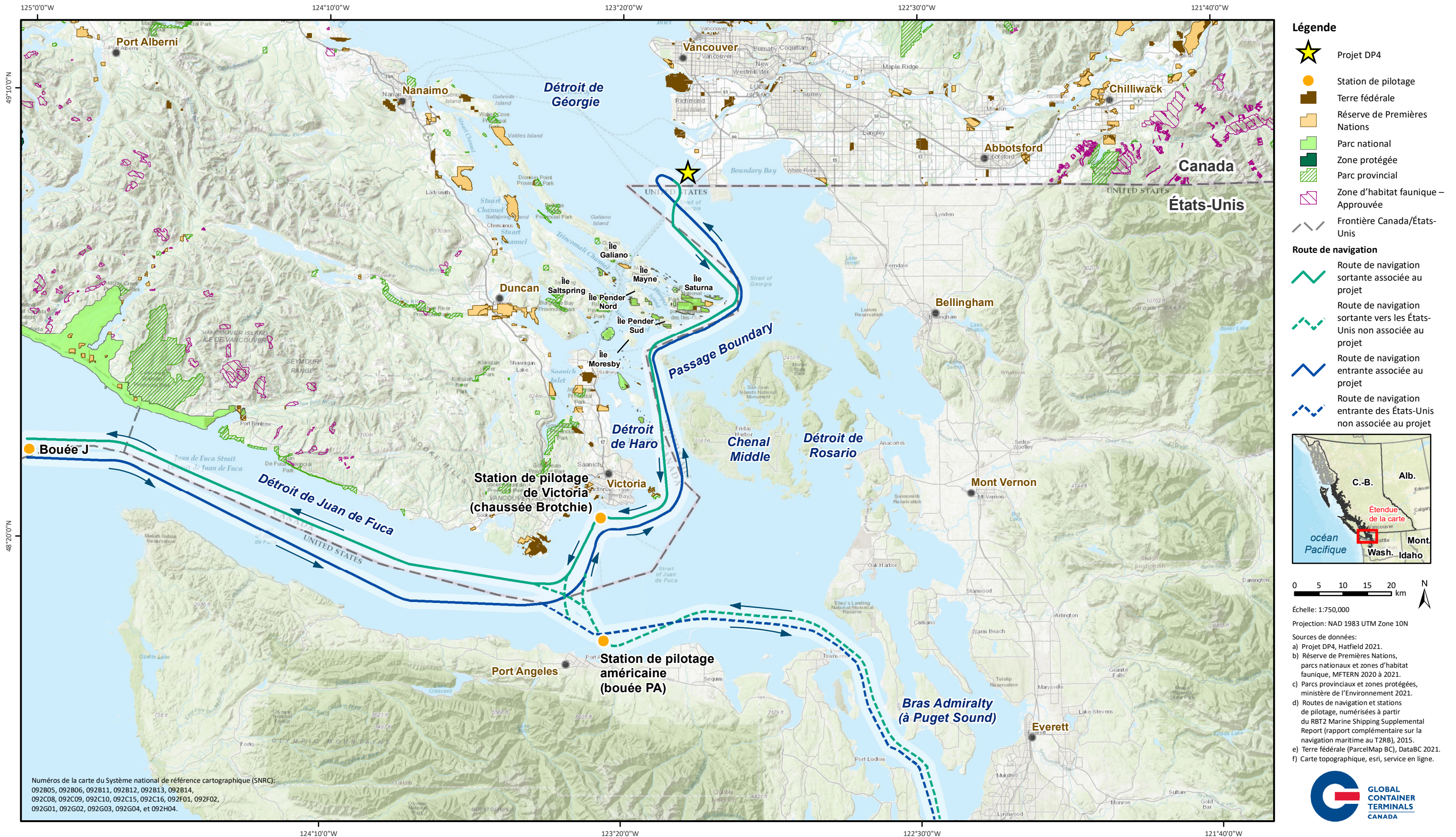
- Légende**
- Quatrième poste d’amarrage
  - Terminal à conteneurs agrandi
  - Gare de triage agrandie
  - Zone de dragage du quatrième poste d’amarrage
  - Terminaux existants de Roberts Bank
  - Réserve de Premières Nations
  - Parc provincial
  - Terres de la Première Nation de Tsawwassen
  - Terre fédérale
  - Berme en enrochements (existante)
  - Berme en enrochements (proposée)



Échelle: 1:140,000  
 Projection: NAD 1983 UTM Zone 10N  
 Sources de données:  
 a) Zone du projet, terminal Deltaport existant, Ausenco 2021.  
 b) Réserve de Premières Nations et parcs nationaux, MFERN 2020.  
 c) Parcs provinciaux, ministère de l'Environnement 2021.  
 d) Terres de la Première Nation de Tsawwassen, ministère des Relations et de la Réconciliation avec les Autochtones.  
 e) Terre fédérale (ParcelMap BC), DataBC 2021.  
 f) Carte topographique, esri, service en ligne.



Figure 3: Voies maritimes des porte-conteneurs.



Projet de quatrième poste d'amarrage pour l'agrandissement de GCT Deltaport

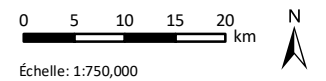
K:\Data\Project\GCT10314-NV\A\_MXD\Detailed\_Project\_Description\A\_Report\_Maps\DPD\_Summary\French\GCT10314\_Fig3\_Marine\_Shipping\_FN\_Map\_FR\_20210910\_v1\_0\_TD.mxd

**Légende**

- Projet DP4
- Station de pilotage
- Terre fédérale
- Réserve de Premières Nations
- Parc national
- Zone protégée
- Parc provincial
- Zone d'habitat faunique - Approuvée
- 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



- Projection: NAD 1983 UTM Zone 10N
- Sources de données:
- a) Projet DP4, Hatfield 2021.
  - b) Réserve de Premières Nations, parcs nationaux et zones d'habitat faunique, MFTERN 2020 à 2021.
  - c) Parcs provinciaux et zones protégées, ministère de l'Environnement 2021.
  - d) Routes de navigation et stations de pilotage, numérisées à partir du RBT2 Marine Shipping Supplemental Report (rapport complémentaire sur la navigation maritime au T2RB), 2015.
  - e) Terre fédérale (ParcelMap BC), DataBC 2021.
  - f) Carte topographique, esri, service en ligne.



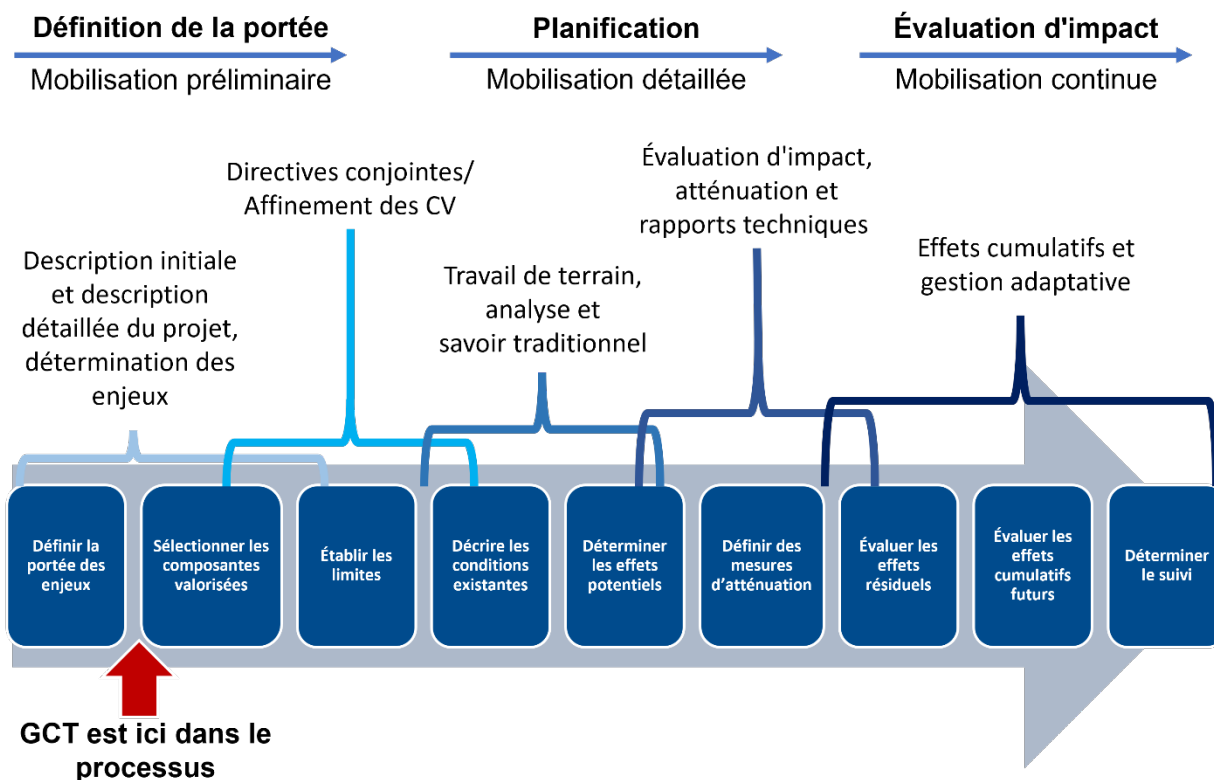
La description initiale du projet (DIP) a été réalisée par GCT et présentée à l'AEIC et au BEECB le 18 septembre 2020. La DIP a été publiée au Registre canadien d'évaluation d'impact et sur le site Web du Centre d'information sur les projets du BEECB (CIPBEECB), et une période de mobilisation du public quant à ce document a eu lieu du 13 octobre au 27 novembre 2020. Le 23 décembre 2020, l'AEIC et le BEECB ont remis à GCT un sommaire conjoint des questions et de la mobilisation (SCQM) qui reflète les commentaires émis lors de la période de mobilisation du public et fournit un aperçu des principales questions propres au projet. L'annexe C2 de la description détaillée du projet (DDP, incluse dans le présent sommaire de la DDP, à l'annexe A) comprend un sommaire des questions soulevées dans le cadre du SCQM. Le plan de mobilisation préliminaire du projet a également été réalisé par GCT et présenté au BEECB, puis publié au registre provincial le 28 septembre 2020.

La DDP s'appuie sur les renseignements fournis dans la DIP, mais elle comprend des mises à jour, des révisions et des détails supplémentaires qui reflètent une mobilisation continue des nations autochtones, du public, des municipalités, des organismes gouvernementaux provinciaux et fédéraux et des intervenants. Elle explique également comment cette mobilisation a joué un rôle dans les modifications apportées au projet et fournit les réponses de GCT aux questions relevées dans le SCQM (Annexe A de ce résumé de la DDP). Une fois la DDP déposée, le BEECB entamera la phase de recherche de consensus auprès des nations autochtones participantes (NAP) avant de formuler une recommandation concernant la décision de préparation à l'EE du projet. En vertu de la *Loi sur l'évaluation d'impact* (LEI), l'AEIC déterminera également si une étude d'impact est nécessaire après l'acceptation de la DDP.

Le projet sera réglementé conjointement par le BEECB et l'AEIC et, par conséquent, les exigences de ces organismes seront incluses dans le document de lignes directrices individualisées relatives à l'étude d'impact/d'exigences en matière de renseignements d'une demande (Lignes directrices conjointes) pour le projet. Figure 4 est une modification de la figure du BEECB dans le Guide de l'utilisateur; elle illustre où en est GCT dans le processus de révision et met en évidence les occasions continues et supplémentaires de contribution et de rétroaction.<sup>1</sup>

En prévision de la phase de planification, GCT mobilise actuellement des nations autochtones et d'autres autorités et organismes gouvernementaux pour éclairer l'approche de l'évaluation d'impact (qui reste à définir dans les Lignes directrices conjointes du BEECB et de l'AEIC). Une version préliminaire des Lignes directrices conjointes a été préparée par GCT et transmise à l'AEIC et au BEECB qui en poursuivront l'adaptation pour le DP4 en concertation avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux avant de soumettre la version définitive à GCT.

Figure 4 : Processus de revue du projet et d'évaluation d'impact<sup>1</sup>.



## 1.2 Portrait du promoteur

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 au 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.

<sup>1</sup> Figure modifiée à partir de la Figure 3 (Les étapes de l'évaluation des effets), BEECB – Politique d'évaluation des effets, version 1.0 ([https://www2.gov.bc.ca/assets/gov/environment/natural-resource-stewardship/environmental-assessments/guidance-documents/2018-act/effects\\_assessment\\_policy\\_v1\\_-\\_april\\_2020.pdf](https://www2.gov.bc.ca/assets/gov/environment/natural-resource-stewardship/environmental-assessments/guidance-documents/2018-act/effects_assessment_policy_v1_-_april_2020.pdf)).

**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 et adresse 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>	<contact information removed>
<b>Adresse électronique</b>	
<b>Site Web</b>	<a href="https://globalterminals.com/">https://globalterminals.com/</a>
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>	<contact information removed>
<b>Adresse électronique</b>	
<b>Site Web</b>	<a href="https://globalterminals.com/">https://globalterminals.com/</a>

GCT est membre de l’Alliance verte, un programme volontaire 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 dans le cadre de son Initiative d’engagement mondial<sup>1</sup>.

### 1.3 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 croissance historique et projetée de la demande sur la côte ouest du Canada. En outre, l’objectif du projet cadre avec les objectifs de la *Loi maritime du Canada*, notamment pour ce qui est de s’assurer que le Canada dispose de l’infrastructure maritime dont il a besoin pour soutenir et promouvoir la compétitivité économique et sociale du pays, de même que ses objectifs commerciaux.

<sup>1</sup> <https://globalterminalsCanada.com/globalcommitment/>

Le projet 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 États-Unis. Sa réalisation est prévue pour répondre aux prévisions de croissance de la demande des terminaux à conteneurs et conçue 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, 2021). Des scénarios de croissance faible, moyenne et forte ont été analysés 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 du Canada : GCT Deltaport, Dubai Ports World (DPW) Centerm, GCT Vanterm et DPW Fraser Surrey Docks dans la région métropolitaine de Vancouver et DPW Fairview à Prince Rupert.

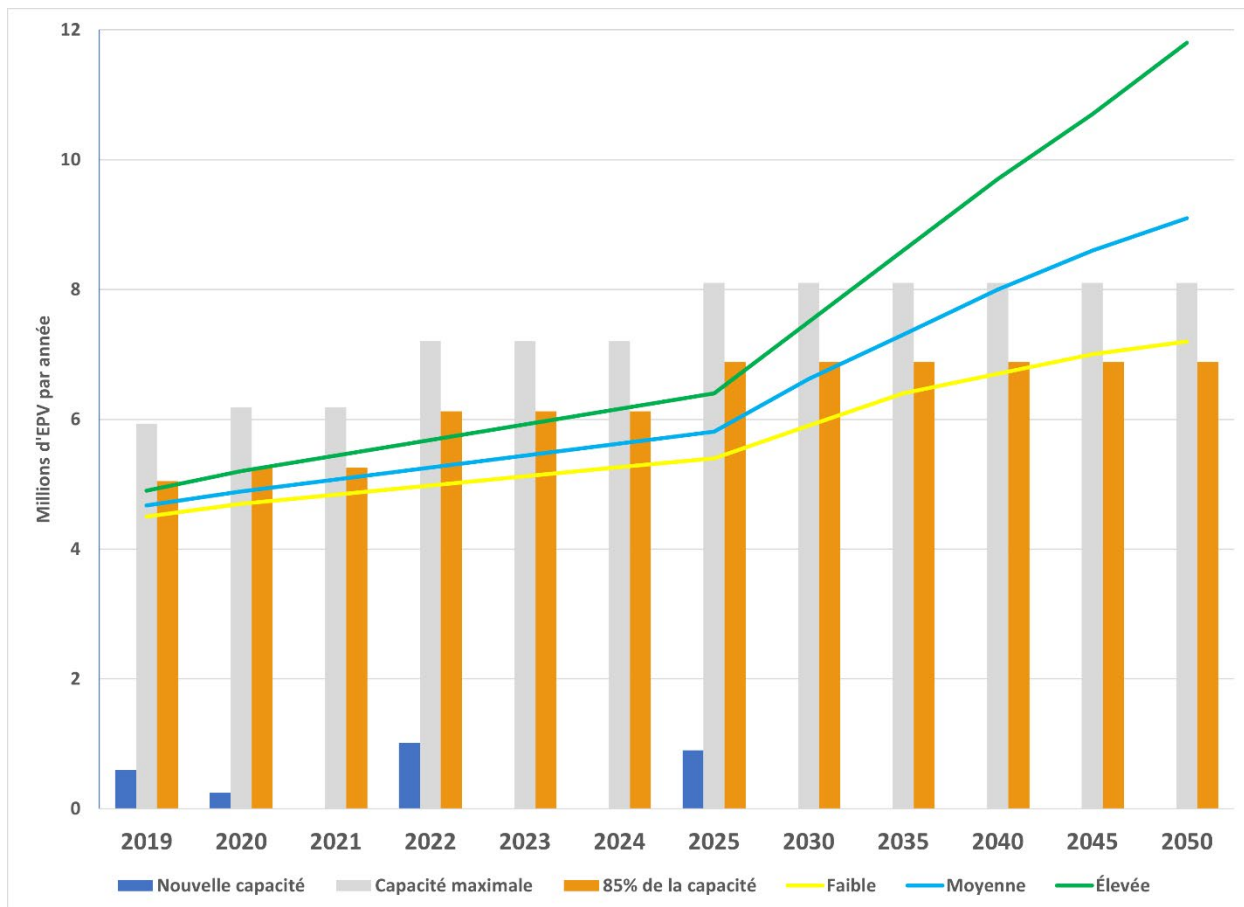
GCT s'est servi du scénario de croissance moyenne comme scénario de base. Il s'agit de la norme industrielle utilisée pour la planification des projets et du principe de planification portuaire généralement accepté qui consiste à garantir la disponibilité de nouvelles capacités une fois que le taux d'utilisation de la capacité est de 85 %. La Figure 5 présente une comparaison entre la capacité et la demande. L'analyse démontre qu'une capacité supplémentaire pourrait être requise dans les années 2030. En 2020, la croissance annuelle s'est établie à 2 %, un taux inférieur au taux de croissance annuel composé moyen, en grande partie en raison de la pandémie de COVID-19. En 2021, la pandémie de COVID-19 n'a pas eu d'incidence négative sur les volumes réels de la côte ouest du Canada.

La longue histoire et l'expérience de GCT en matière d'exploitation de terminaux dans le port de Vancouver permettent à l'entreprise d'occuper une place de choix pour répondre à la demande nationale de nouvelle capacité de terminal à conteneurs grâce à la réalisation de ce projet. Le projet devrait fournir une capacité adaptée au marché qui répondra aux futurs besoins commerciaux du Canada. Le projet s'inscrit aussi dans les objectifs du plan Port 2050 de l'APVF visant à répondre aux besoins commerciaux du Canada tout en maintenant un environnement sain et en favorisant la prospérité des collectivités.

Une évaluation préliminaire des effets négatifs potentiels du projet associés au DP4, comparativement à ceux du RBT2, suggère que le projet pourrait également avoir un effet environnemental négatif moindre à Roberts Bank. Le DP4 augmenterait la capacité de 2 millions d'équivalents vingt pieds (EVP), contre 2,4 millions d'EVP pour le RBT2, mais dans un espace beaucoup plus petit et avec l'ajout d'un seul poste d'amarrage élargi, contre trois nouveaux postes dans le cas du RBT2.

Selon l'estimation préliminaire des coûts en capital, GCT investira jusqu'à 1,6 milliard de dollars canadiens en dépenses d'immobilisations et de construction pour le projet.

**Figure 5 : Demande prévue par rapport à la capacité des ports à conteneurs de la côte ouest du Canada (Black Quay Consulting 2021).**



Dans le cadre de l'évaluation du projet, GCT fournira une analyse indépendante et objective des répercussions et des avantages 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 :

- 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 emplois 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 port sera au maximum de sa capacité.

- À la lumière des plus récentes prévisions, GCT s'attend à ce que les coûts d'exploitation annuels de GCT Deltaport atteignent en moyenne plus de 800 millions de dollars canadiens au cours des cinq premières années d'exploitation et à ce qu'ils augmentent de façon exponentielle jusqu'à ce que le port soit au maximum de sa capacité.
- On estime que plus de 90 % de ces dépenses d'exploitation annuelles seront engagées en Colombie-Britannique.

Des retombées économiques sont également prévues pour la Ville de Delta, étant donné l'important investissement en capital de GCT dans le projet. De plus, selon l'APVF, les activités du port de Vancouver fournissent chaque année 4 800 emplois bien rémunérés permettant de subvenir aux besoins d'une famille et génèrent un milliard de dollars canadiens d'activité économique et près de 8 millions de dollars canadiens en impôts fonciers municipaux payés par les locataires du port (Port de Vancouver, 2020). Ces avantages se multiplieraient de façon importante si le projet était mené à bien.

Les retombées économiques pour les nations autochtones comprendront notamment des occasions de formation, d'emploi et de sous-traitance. GCT promet en outre de veiller à l'inclusion grâce à ses activités de mobilisation et à soutenir les occasions économiques, les besoins sociaux et le bien-être de la collectivité conformément aux principes d'une analyse comparative entre les sexes plus (ACS+).

Les avantages et les caractéristiques du projet proposé comprennent également ce qui suit :

- Un moyen rentable et opportun de répondre à la demande de conteneurs à court terme sur la côte ouest du Canada;
- 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 ou sur la capacité et le cadre financiers du gouvernement fédéral;
- La participation d'un exploitant de terminal expérimenté ayant fait ses preuves dans l'exploitation d'infrastructures semblables 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 nations autochtones, les communautés et les intervenants de la région;
- Une utilisation plus efficace des postes d'amarrage, de la gare et de l'infrastructure ferroviaire au GCT Deltaport;

- Moins de redondance dans les zones de soutien du terminal que si deux terminaux distincts étaient exploités;
- Quatre postes d’amarrage contigus permettant au port de Vancouver d’accueillir des navires de plus grande taille;
- Une nouvelle marina pour la Première Nation de Tsawwassen pouvant soutenir la pêche et d’autres activités, là où l’accès aux eaux profondes n’est pas limité par les marées;
- La possibilité d’accueillir le transport maritime à courte distance dans le futur pour acheminer localement les conteneurs par barge, réduisant ainsi la circulation des camions dans la région et les répercussions sur l’environnement;
- Le maintien de pratiques durables et écoresponsables (un aspect important pour GCT), notamment la création d’infrastructures vertes, dont on peut lire des exemples dans le guide des ressources du réseau régional d’infrastructures vertes de Metro Vancouver<sup>1</sup>;
- L’agrandissement de la plus grande gare de triage de terminal maritime à quai du Canada, ce qui aiderait le port de Vancouver à devenir une destination concurrentielle pour le fret maritime.
- Une approche en matière de croissance progressive et écoresponsable de la part de GCT dans le cadre du projet, conformément à l’élaboration de la stratégie d’économie bleue du gouvernement du Canada, un élément clé pour un avenir plus durable qui aidera le Canada à reconstruire mieux – plus bleu; La croissance d’une économie bleue durable pour le transport maritime, ce qui nécessite d’adopter une approche de création d’emplois dans les collectivités côtières tout en tenant compte de la vitesse de croissance du secteur de la navigation et de la santé des océans.

#### 1.4 Exigences en matière d’évaluation environnementale

En vertu de la LEI 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 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* (BCEAA) (loi sur l’évaluation environnementale de la Colombie-Britannique), 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 plus de 2 hectares (ha) de l’estran ou des terres submergées à Roberts Bank. 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 évaluation par projet sera appliqué par les organismes provinciaux et fédéraux pour les projets assujettis à une évaluation par les deux administrations, comme le DP4.

---

<sup>1</sup> <http://www.metrovancouver.org/services/regional-planning/PlanningPublications/ConnectintheDots.pdf>

Le projet ne devrait pas être responsable d'émissions d'exploitation équivalant à 10 000 t d'éq. CO<sub>2</sub> par année ou plus, et ne nécessitera pas de déclaration en vertu de la *Greenhouse Gas Industrial Reporting and Control Act* (loi sur la déclaration et le contrôle des émissions industrielles de gaz à effet de serre) et du *Greenhouse Gas Emissions Reporting Regulation* (règlement sur la déclaration des émissions de gaz à effet de serre) de la Colombie-Britannique.

Conformément à l'article 95 de la LEI, le projet tiendra compte des exigences en matière d'information d'Environnement et Changement climatique Canada (ECCC) pour ce qui est de l'Évaluation stratégique des changements climatiques (ECCC, 2020). Il y a un facteur clé à examiner dans l'Évaluation stratégique des changements climatiques : la mesure dans laquelle les répercussions d'un projet facilitent ou entravent la capacité du gouvernement du Canada à respecter ses engagements en matière de changements climatiques et de carboneutralité d'ici 2050. L'Évaluation stratégique des changements climatiques exige la quantification des émissions de GES d'un projet, l'évaluation des émissions en amont si les émissions dépassent 500 kt d'éq. CO<sub>2</sub> et un plan de carboneutralité de la part du promoteur. De plus, elle comporte une nouvelle exigence : celle de communiquer les renseignements sur les mesures d'atténuation des GES et l'évaluation de la résilience aux changements climatiques.

L'Accord définitif de la Première Nation de Tsawwassen (le Traité) 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, mais aussi à l'exercice des pouvoirs des gouvernements fédéral et provincial et de la Première Nation de 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 Première Nation de Tsawwassen.

Le projet adhèrera également aux principes de la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones (DNUDPA). La possibilité d'un consentement libre, préalable et éclairé (CLPE) sera mise en évidence et garantie tout au long du processus d'évaluation d'impact et de revue du projet.

## 2 SOMMAIRE DE LA MOBILISATION

GCT a accueilli favorablement la possibilité de mobiliser davantage les nations autochtones, le public, les organismes gouvernementaux et les intervenants, et, depuis la soumission initiale de la DIP au BEECB et à l'AEIC à la mi-septembre 2020, plus de 500 interactions ont été consignées. Les diverses mesures de mobilisation comprenaient notamment :

- Des courriels individuels de mises à jour sur le projet ou de coordination des réunions;
- Des conférences téléphoniques et des réunions virtuelles pour communiquer des renseignements sur le projet;
- De nombreuses lettres et appels téléphoniques afin de ne pas rompre le dialogue et de tisser des liens constructifs;
- La communication d'une première ébauche de la DDP afin de solliciter des commentaires supplémentaires pour alimenter la DDP.

GCT a recensé tous les commentaires fournis à ce jour et a déterminé ceux qui devront faire l'objet d'un examen et d'une discussion plus en détail lors de l'élaboration des Lignes directrices conjointes. Une version préliminaire des Lignes directrices conjointes sera préparée par GCT, puis sera transmise à l'AEIC et au BEECB qui en feront l'adaptation en concertation avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux avant de publier la version définitive.

### 2.1 Mobilisation des groupes autochtones

La mobilisation des nations autochtones et la collaboration constructive avec celles-ci sont des éléments fondamentaux pour GCT. GCT reconnaît qu'une mobilisation continue, transparente, collaborative et constructive est essentielle si l'on veut tenir compte des préoccupations et des contributions des nations autochtones tout au long du processus d'évaluation d'impact et de revue du projet. GCT s'engage à nouer et à entretenir des liens solides et mutuellement respectueux avec toutes les nations autochtones associées au projet. La communication de GCT avec les nations autochtones s'est concentrée sur la communication de renseignements sur le projet, la prise en compte des contributions apportées et l'offre de possibilités de fournir des commentaires et de participer tout au long du processus d'évaluation d'impact et de revue du projet. GCT continuera à tenir compte des contributions des nations autochtones pour structurer sa mobilisation et éclairer la conception du projet de manière à éviter, à atténuer ou à aborder les répercussions négatives potentielles.

GCT a mobilisé les organisations et les nations autochtones par le biais de réunions virtuelles, d'appels téléphoniques, de courriels et de visites dans les bureaux administratifs. GCT s'est renseigné auprès de chacune des nations autochtones potentiellement touchées, ou de l'organisation les représentant, afin de connaître leurs méthodes de mobilisation préférées. Dans la mesure du possible, GCT a adopté ces méthodes. GCT s'efforce également de soutenir les nations autochtones en leur offrant le financement et les ressources nécessaires pour participer au processus de mobilisation.

Le projet et les activités de navigation maritime associées se trouvent à l'intérieur ou à proximité des territoires traditionnels établis ou revendiqués de 51 nations autochtones, représentées par 33 nations et organisations, comme indiqué dans la base de données Consultative Areas Database et dans le SCQM publié par l'AEIC et le BEECB (CIPBEECB, 2020). Seize des nations autochtones potentiellement touchées ont transmis un avis à titre de NAP, ce qui leur confère des droits procéduraux en vertu de la BCEAA, notamment le financement des capacités, les processus de recherche de consensus, une procédure pour communiquer le consentement ou le refus de consentement à certains points de décision précis ainsi que l'accès à un règlement des différends facilité (BEECB, 2019). Les directives de l'AEIC exigent également que les promoteurs indiquent quelles nations autochtones ont déclaré être potentiellement touchées par le projet (LEI, 2019).

GCT a entendu de nombreux témoignages de nations autochtones soulignant l'importance de la mobilisation et de l'élaboration de processus et de documents d'évaluation de projet qui se fondent à la fois sur le savoir autochtone (SA) et la science occidentale. Plusieurs nations autochtones ont relevé des valeurs et des intérêts qui influenceront à la fois la structure et le contenu de l'évaluation d'impact (voir les tableaux « Sommaire des principales questions soulevées par les nations autochtones » à la section 8.4 de la DDP). GCT a travaillé et continuera à travailler avec les nations autochtones sur la meilleure façon d'intégrer ces renseignements dans les documents et les processus du projet.

Une description plus détaillée de la mobilisation continue de GCT auprès des nations autochtones se trouve à la section 8 du présent résumé. L'idée générale initiale que se fait GCT des effets potentiels sur les intérêts autochtones est résumée à la section 7.5 du présent résumé. La situation actuelle concernant les accords signés entre GCT et les nations autochtones est présentée à la section 8.5 de la DDP, tandis que la section 8.6 de la DDP résume la manière dont GCT a, à ce jour, tenu compte des intérêts et des préoccupations des nations autochtones par rapport à la conception du projet. La section 8.7 de la DDP résume les activités de mobilisation prévues par GCT et les possibilités de collaboration pour GCT, les nations autochtones, l'AEIC et le BEECB tout au long du processus d'évaluation d'impact et de revue du projet.

Les réponses de GCT aux questions relevées par les nations autochtones dans le SCQM sont fournies à l'annexe C1 de la DDP.

## **2.2 Mobilisation du gouvernement, du public et des intervenants**

Depuis 2016, GCT a communiqué avec les municipalités, les gouvernements provincial et fédéral, le public et les intervenants au sujet du DP4. Les leçons tirées de ces échanges ont enrichi la rédaction de la DIP et la mobilisation continue a permis d'étoffer la DDP. GCT continuera à entretenir et à renforcer les liens tissés au cours de ses activités de mobilisation passées, principalement avec les acteurs à proximité du projet, notamment la Ville de Delta et l'APVF.

Les gouvernements, le public et les autres parties nommées à la section 9 du présent résumé incluent tous les acteurs avec lesquels GCT communiqué dans le cadre de l'élaboration du plan de mobilisation et après la soumission de la DIP. L'annexe C2 de la DDP (incluse dans le présent sommaire de la DDP à l'annexe A) comprend un résumé des résultats de la mobilisation des administrations ou d'autres parties, dont une description de la façon dont GCT a l'intention de traiter les questions soulevées dans le sommaire mentionné au paragraphe 14(1) de la LEI (Sommaire des questions) et de la BCEAA. En plus des commentaires obtenus dans le cadre du SCQM, les réactions de ces groupes ont été compilées dans la base de données de suivi de GCT, où sont consignés les dates de communication, la correspondance et les échanges de documents, les représentants d'organismes présents et la rétroaction à propos du projet.

Les sections 8 et 9 de la DDP ont été mises à jour pour refléter les renseignements supplémentaires obtenus depuis la réception du SCQM. Comme mentionné ci-dessus, un grand nombre des commentaires avaient à trait la portée du projet et de l'évaluation d'impact relativement aux études recommandées, à la navigation maritime, aux voies routières et ferroviaires, aux changements climatiques et à l'élévation du niveau de la mer subséquente, aux effets cumulatifs, aux déversements en mer et aux interventions en cas de déversement. Des commentaires ont aussi été émis quant à l'importance de la mobilisation et de la création de possibilités pour les nations autochtones et les groupes sous-représentés ainsi que la prise en compte des facteurs liés au genre et à l'âge lors de futures mobilisations.

Les documents, dont la DIP, le plan de mobilisation préliminaire et les présentations détaillées concernant le projet proposé, ont été publiés en ligne. Ils sont donc à la disposition du gouvernement, du public et des intervenants. De plus, des exemplaires électroniques ont été envoyés directement aux différents groupes. Les documents ont été fournis en version papier sur demande.

## 3 DESCRIPTION DU PROJET

### 3.1 Modifications relatives au projet

Depuis la soumission de la DIP en septembre 2020, GCT a continué à travailler à la conception du projet. La société a entre autres apporté des changements quant aux activités, au calendrier, aux solutions de rechange pour la réalisation du projet et aux options qui permettraient de réduire l’empreinte globale pour répondre à la rétroaction formulée lors des activités de mobilisation préliminaire.

GCT continuera de travailler sur la conception du projet tout au long du processus d’évaluation d’impact et de revue du projet et mettra l’accent sur l’évaluation de diverses solutions réalisables sur le plan technique et financièrement viables, répondant ainsi à certaines questions importantes soulevées lors des activités de mobilisation.

### 3.2 Volets et activités

Afin d’augmenter la capacité, on propose d’agrandir la superficie totale du terminal d’environ 56 ha, ce qui équivaut à une superficie d’environ 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 mètres (m).

GCT a commandé une étude indépendante sur la demande de capacité des conteneurs sur la côte ouest du Canada (Black Quay Consulting, 2021). Cette étude incluait une étude préliminaire sur le nombre d’escales prévues dans la portion agrandie du terminal GCT Deltaport, dont 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 augmentation du 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 au GCT Deltaport par navire. Actuellement, sept services maritimes 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 très grand porte-conteneurs (TGPC), mais les navires qui font actuellement escale sont principalement des navires postpanamax. D’ici 2035, 75 % des navires de services maritimes devraient être des postpanamax et 25 % devraient être de la taille des TGPC.

**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	~18 000 EPV – Très grands porte-conteneurs*	364
DP4 au maximum de sa capacité	~10 000 EPV – Postpanamax	~18 000 EPV – Porte-conteneurs géants	416

\* Le troisième poste d’amarrage peut accueillir des navires de 18 000 EVP sous certaines conditions de marée. À l’heure actuelle, aucun navire de 18 000 EVP ne fait escale à Vancouver. Le plus grand navire ayant fait escale au GCT Deltaport à ce jour est d’environ 14 000 EVP.

Le projet comprendrait également l’agrandissement d’une partie du pont-jetée existant afin d’accueillir une plus grande gare de triage intermodale au terminal, un poste d’amarrage pour les barges afin de répondre aux demandes futures prévues pour le transport maritime à courte distance, une éventuelle marina de la Première Nation de Tsawwassen et le déplacement du bassin des remorqueurs existant. Des travaux de dragage seront nécessaires pour accueillir les différentes composantes du projet.

Le projet comprend un agrandissement d’environ 12 des 56 ha le long du côté ouest du pont-jetée. Sept des 12 ha sont destinés au prolongement des voies ferrées à quai afin d’accroître la capacité de manutention ferroviaire, et 5 ha accueilleront des bâtiments des espaces pour les camions, les portes et une zone de transbordement pour les camions et des routes. L’agrandissement permettrait d’élargir le pont-jetée à l’endroit où il dévie en raison d’une erreur d’arpentage isolée, survenue lors des travaux de construction initiaux dans les années 1960.

Puisque l’agrandissement du terminal empiète sur le bassin des remorqueurs actuel, il faudra un nouveau bassin de remorqueurs pour soutenir les activités. À la lumière de la conception préliminaire du quatrième poste d’amarrage, le bassin des remorqueurs actuel serait temporairement déplacé pendant le processus de dragage et de versage brut afin d’assurer un accès direct à partir du pont-jetée de Roberts Bank à proximité de la future marina de la Première Nation de Tsawwassen au sein de l’empreinte du projet proposé. À terme, le nouveau bassin des remorqueurs sera situé pour de bon à l’extrémité nord du quatrième poste d’amarrage et la zone temporairement utilisée comme bassin des remorqueurs sera convertie en marina pour la Première Nation de Tsawwassen.

À la lumière des activités de mobilisation auprès de la Première Nation de Tsawwassen, une marina pourrait être incorporée à l’étape de la conception du projet. Celle-ci pourrait comprendre des quais flottants pour les bateaux de pêche et les crabiers, une rampe de mise à l’eau pour les 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. La marina pourrait être adjacente au plan d’eau, ou à une partie de celui-ci, que l’on propose de transférer à la Première Nation de Tsawwassen conformément à un protocole d’accord conclu entre celle-ci et l’APVF. Cette solution est conforme à l’engagement qu’a pris GCT de travailler en collaboration avec les nations autochtones pour déterminer des mesures d’adaptation potentielles et trouver des avantages mutuels.

Toujours dans le cadre du projet, une infrastructure optionnelle susceptible de soutenir le nouveau poste d'amarrage des barges est proposée afin de répondre à la potentielle demande future en matière de transport maritime à courte distance, notamment un système d'amarrage et une grue sur rail entre la barge et la côte. L'APVF et Transports Canada travaillent avec les intervenants de l'industrie pour faire progresser le transport maritime à courte distance dans le port de Vancouver, afin d'accroître la durabilité du mouvement des conteneurs dans le port de Vancouver (APVF, 2020). Le DP4 envisage aussi d'inclure 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 le marché. S'il est déterminé que la capacité de transport maritime à courte distance n'est pas nécessaire, l'empreinte du terminal demeurerait inchangée, et la zone serait alors utilisée pour les activités du terminal, par exemple le stockage de conteneurs ou le (dé)chargement des camions porte-conteneurs. Les activités de construction comprendraient la préparation du site pour permettre son agrandissement; la fabrication et l'installation de structures en béton; 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 et qu'elles sont menées par de tierces parties qui ne sont pas sous la gouverne de GCT et sont réglementées autrement. Pensons aux déplacements des porte-conteneurs, aux barges et aux remorqueurs de transport maritime à courte distance, aux navires associés à la marina de la Première Nation de Tsawwassen et aux activités routières et ferroviaires qui ont lieu en dehors des limites du permis d'exploitation que détient GCT. Ces activités physiques accessoires sont fortement réglementées par diverses autorités fédérales ou provinciales. Lors des activités de mobilisation préliminaire, des préoccupations ont été exprimées au sujet des conséquences négatives, immédiates ou cumulatives, que pourraient avoir ces activités. Pour GCT, il est entendu qu'il incombera en fin de compte au BEECB et à l'AEIC de définir la portée du projet et de l'évaluation d'impact.

Les limites spatiales associées à l'évaluation du projet, dont les zones d'étude locales et régionales propres à chaque composante valorisée (CV), seront définies dans les Lignes directrices conjointes, un document distinct.

Les activités d'exploitation du DP4 seront semblables aux activités actuelles. Par conséquent, le système de gestion de l'environnement (SGE) actuel de GCT nécessitera uniquement quelques changements pour tenir compte de la capacité supplémentaire et la reconfiguration de certaines zones du terminal. Les procédures du SGE (PSGE) et les procédures d'exploitation environnementales (PEE) de GCT sont régulièrement révisées et mises à jour, indépendamment de toute initiative d'agrandissement du terminal. 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 et les nations autochtones locales.

Le SGE actuel 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, mais aussi 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, puisqu'il a obtenu la mention « Excellence et leadership » dans presque toutes les catégories.

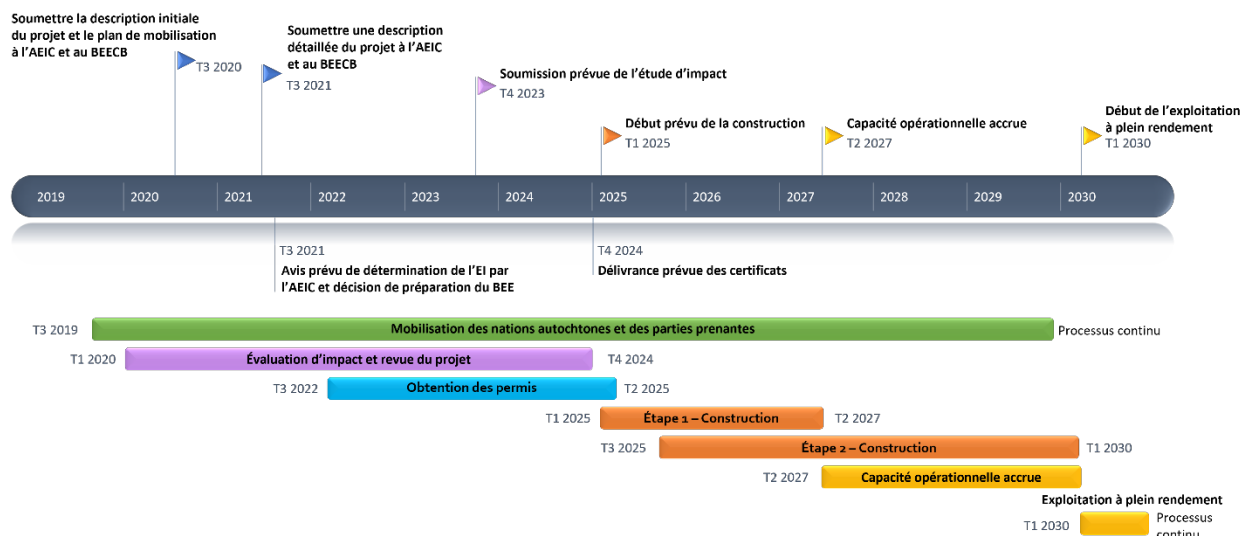
L'infrastructure du projet sera conçue pour une durée de vie utile de plus de 100 ans. Comme pour les autres terminaux de GCT, les plans prévoient un entretien soutenu, une remise à neuf et des remplacements afin de garantir un fonctionnement perpétuel des biens. Le démantèlement et l'abandon du port ne sont donc pas envisagés. Les terres seront maintenues à perpétuité et leur utilisation future sera soumise aux permis, aux exigences réglementaires et aux conditions de bail, par exemple pour ce qui est du retrait de l'équipement de manutention des conteneurs (EMC) et du retour des installations en bon état de fonctionnement à la fin du bail, si celui-ci n'est pas renouvelé.

GCT mènera d'autres études sur le trafic maritime pour soutenir l'évaluation d'impact 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 nations autochtones locales qui ont exprimé un intérêt pour mieux comprendre les prévisions de trafic maritime. Il incombera en fin de compte au BEECB et à l'AEIC de définir la portée de l'évaluation du DP4, en collaboration avec les experts techniques, les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux. À noter qu'il y aura également une augmentation de la circulation de camions et de trains. Étant donné que les routes ou chemins de fer ne sont pas de son ressort, GCT continuera à collaborer, notamment par l'intermédiaire du Gateway Transportation Collaboration Forum (Forum de collaboration sur les transports de la passerelle), avec les autorités municipales, les nations autochtones, les compagnies ferroviaires et le ministère des Transports et des Infrastructures de la Colombie-Britannique pour établir une estimation des volumes de trafic et confirmer toute amélioration devant être apportée au réseau en raison du projet d'agrandissement du terminal à conteneurs à Roberts Bank. GCT poursuivra cette collaboration tout au long du processus d'évaluation d'impact et de revue du projet, qui relèvera les préoccupations des nations autochtones et des collectivités locales quant à l'accès, aux effets négatifs potentiels sur les terres agricoles environnantes et aux problèmes potentiels de circulation et de sécurité, grâce à sa participation Gateway Transportation Collaboration Forum.

Le projet prévoira des mesures de compensation pour la perte d'habitat. Le processus d'évaluation d'impact et de revue du projet et le processus d'obtention de permis subséquent permettront de déterminer l'étendue des mesures de compensation de perte d'habitat nécessaires et des projets de compensation pour répondre à cette exigence. GCT a entrepris un examen initial des solutions de compensation pour la perte d'habitat et poursuivra le dialogue avec les nations autochtones, les organismes de réglementation et d'autres groupes au sujet des mesures de compensation, y compris la création de plans de compensation. Les mesures de compensation pour la perte d'habitat peuvent être élaborées dans le cadre du projet ou faire l'objet d'un projet distinct, selon l'emplacement et le modèle de prestation de la compensation. Elles peuvent par exemple être mises en œuvre hors site, ou définies en collaboration avec les nations autochtones ou une tierce partie, grâce au financement de GCT.

La Figure 6 présente le calendrier préliminaire du projet. Ce calendrier est conditionnel aux approbations réglementaires et aux consultations avec les nations autochtones.

**Figure 6: Calendrier préliminaire du projet.**



### 3.3 Solutions de rechange au projet

Parmi les solutions de rechange proposées figurent l'agrandissement d'un autre terminal maritime ou la construction d'un nouveau terminal maritime sur la côte ouest du Canada. GCT a examiné l'analyse des autorités et des organismes gouvernementaux et convient que la demande ne peut être satisfaite par l'agrandissement des autres terminaux à conteneurs. GCT a envisagé d'agrandir à nouveau le terminal GCT Vanterm, à l'inlet Burrard, dont la capacité atteint le million d'EVP. Toutefois, après avoir réalisé une analyse supplémentaire, GCT a déterminé que le DP4 demeure préférable en raison de restrictions à l'accessibilité routière et ferroviaire, de limitations imposées par le pont Lions Gate aux dimensions des navires et de l'augmentation de la circulation 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 comprend une analyse de rentabilité durable, s'il obtient une augmentation de la limite d'emprunt du gouvernement et s'il désigne un exploitant de terminal. Toutefois, GCT est d'avis que le projet DP4 peut réaliser une augmentation de capacité similaire par l'agrandissement du poste d'amarrage existant, alors que le RBT2 propose la construction de trois nouveaux postes. Le DP4 permettrait aussi la récupération d'environ 56 ha de terres, soit le tiers de la taille du RBT2. Même l'empreinte de dragage nécessaire sera beaucoup plus petite avec le DP4 proposé qu'avec le RBT2. 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 effet global sur l'environnement inférieur à celui du projet RBT2 et offriront une capacité plus concurrentielle sur le plan des prix que 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 réalisables;
- Faisabilité technique;
- Faisabilité économique;
- Effets potentiels, risques et incertitudes.

La conception du projet s'appuie entre autres sur l'analyse des solutions de rechange effectuée dans le cadre de l'évaluation environnementale du DP3 et l'historique de construction de terminaux maritimes à Roberts Bank et ailleurs en Colombie-Britannique depuis les années 1950. Une évaluation détaillée des solutions de rechange pour la réalisation du projet sera menée précisément pour le DP4, une fois que les autres activités de mobilisation et les études de base auront eu lieu.

Différentes solutions de rechange pour la réalisation du projet ont été envisagées dans le cadre du processus de conception de projet :

- Orientation du terminal maritime et configuration de la zone de stockage et de manutention des conteneurs;
- Méthodologie de construction;
- Configuration de la gare de triage intermodale;
- Configuration de la zone de dragage pour l'agrandissement du chenal d'accès en eau profonde pour le poste d'amarrage 4 et du chenal d'accès en eau peu profonde pour la configuration du poste d'amarrage de transport maritime à courte distance, du bassin des remorqueurs et de la marina;
- Mode d'exploitation.

GCT continue d'évaluer les meilleures technologies réalisables dont la viabilité économique est confirmée pour la configuration de l'espace de stockage et de manutention de conteneurs afin de maximiser l'efficacité opérationnelle des terminaux. L'entreprise cherche également à réduire au minimum l'agrandissement à l'ouest du pont-jetée, compte tenu des préoccupations environnementales exprimées par certaines organisations environnementales locales et des travaux de dragage connexes nécessaires.

## 4 UTILISATION DES TERRES ET DES EAUX

GCT a conclu un arrangement de location à long terme avec l'APVF pour l'exploitation du terminal GCT Deltaport. L'agrandissement prévu dans le cadre du DP4 se fera principalement dans les eaux et les terres fédérales. Les terres fédérales sont en principe gérées par l'APVF, dans les limites de sa présumée compétence en matière de navigation.<sup>1</sup> Selon le modèle de projet actuel, les travaux de dragage nécessaires pourraient s'étendre aux terres aquatiques publiques de la province, considérées comme une aire de gestion de la faune (AGF) provinciale. Les distances séparant le terminal des réserves des nations autochtones sont indiquées à la section 8.2 du présent résumé. D'autres terres fédérales (signalées jusqu'ici), soit des parcs nationaux, à proximité du projet et de la voie de navigation maritime connexe, sont indiquées à la Figure 2 et à la Figure 3.

La Première Nation de Tsawwassen a deux baux pour plan d'eau, conformément au Traité. Elle a également conclu un protocole d'entente avec l'APVF, qui lui permettra d'obtenir des lots d'eau supplémentaires de chaque côté du pont-jetée de Roberts Bank. Le DP4 devrait s'étendre à 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 du pont-jetée détenues par la British Columbia Railway Company, et potentiellement sur les terres industrielles de la Première Nation de Tsawwassen.

Le DP4 se trouve dans les limites du secteur de planification n° 6 (Roberts Banks) du plan d'utilisation des terres de l'APVF. Ce plan désigne 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, intitulée *Metro 2040 Shaping our Future* (Metro 2040 : façonner notre avenir) (Metro Vancouver, 2017). Le reste de la zone du DP4 ne fait pas partie d'une zone désignée. Cependant, la zone intertidale et les milieux humides sont définis comme des caractéristiques naturelles du secteur. 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, tout en soutenant des options de transport durables et en protégeant et en améliorant les caractéristiques naturelles et de leur interrelation.

---

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

Le plan d'utilisation des terres de la Première Nation de Tsawwassen vise les lots d'eau qui sont loués ou qui font l'objet d'un protocole d'entente (PE) avec la Première Nation de Tsawwassen. Il décrit l'importance du marais littoral et des lots d'eau pour la Première Nation de Tsawwassen, 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. Parmi ces zones, on compte trois parcs régionaux, l'AGF de Roberts Bank et d'autres AGF de la province, une zone importante pour la conservation des oiseaux (ZICO) et l'habitat essentiel de l'épaulard résident du Sud (ERS).

## 5 CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

En plus des exigences réglementaires fédérales et provinciales en matière d'évaluation d'impact décrites à la section 1.4, les principaux permis et autorisations suivants peuvent être requis pour les travaux de construction du projet :

- Autorisation du ministère des Pêches et des Océans (MPO) en vertu de la *Loi sur les pêches*;
- Permis du MPO 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'ECCC;
- Autorisation du ministère des Forêts, des Terres, des Ressources naturelles et du Développement rural de la Colombie-Britannique concernant l'AGF en vertu la *Wildlife Act* (loi sur la faune) de la province;
- Modification de l'entente de location en vigueur auprès de l'APVF en vertu de la *Loi maritime du Canada*;
- Permis de projet et d'examen environnemental de l'APVF en vertu de la *Loi maritime du Canada* et de la LEI.

## 6 CADRE ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

Cette section fournit une description générale du cadre de l'environnement naturel et humain et des renseignements préliminaires sur les études antérieures et en cours connues dans la région. Les données de base et les conditions actuelles du projet seront établies dans l'évaluation d'impact.

De tout temps, les nations autochtones ont vécu et subvenu à leurs besoins et à leur mode de vie sur leur territoire, qui comprend la zone du projet et la voie de navigation maritime. Le SA est essentiel à l'élaboration de l'évaluation d'impact, et GCT continuera à mobiliser les nations autochtones pour que les documents et les processus créés dans le cadre du projet s'appuient à la fois sur le SA et la science occidentale. Cela inclut la détermination des conditions de base.

### 6.1 Cadre biologique

Le projet est situé à Roberts Bank, qui fait partie d'un écosystème complexe et interrelié d'habitats marins, estuariens, dulcicoles et agricoles formé par l'estuaire 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). Parmi celles-ci, 113 seraient répertoriées comme menacées, en danger 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 d'impact. 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 Première Nation de Tsawwassen a également entrepris des études indépendantes, telles que l'étude sur l'abondance et les mouvements des crabes dormeurs dans la zone de projet RBT2 (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 le 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 d'impact. GCT cherchera à avoir accès à diverses études entreprises par les autorités fédérales et les membres du comité consultatif technique afin d'éclairer l'évaluation d'impact.

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 LEI. 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 GES (en équivalents CO<sub>2</sub>), comprises dans la DIP, comme il est décrit à la section 7.3 du présent résumé.

En réponse aux appels à l'action lancés par de nombreux leaders autochtones, [GCT a créé en 2020 un fonds de 200 000 dollars canadiens pour soutenir les initiatives dirigées par des Autochtones](#) visant la collaboration et un plein appui à l'augmentation des recherches sur les effets cumulatifs menées par des Autochtones. Ce financement a contribué à la création de la Salish Sea Indigenous Guardians Association (SSIGA), un organisme qui vise 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 de la Ville de 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 Banks 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 du pont-jetée, abrite de vastes herbiers de zostères marines indigènes (Hemmera Envirochem inc., 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 fourrage riche en nutriments. Le biofilm est principalement situé à l'ouest du pont-jetée, plus près de l'embouchure du fleuve Fraser, tandis qu'un biofilm minime se trouve dans la zone du pont-jetée (Hemmera Envirochem inc., 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 hivernants au Canada (IBA Canada, 2020).

Roberts Bank se trouve à proximité de l'un des principaux canaux d'entrée dans le fleuve Fraser, où on observe 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. Les populations de saumon du Pacifique en Colombie-Britannique ont diminué au cours des dix dernières années (Grant et coll., 2020). En 2019, les retours de saumon rouge ont été plus faibles que jamais (CSP, 2021) et les remontées de saumon kéta, quinnat et coho ont été généralement faibles dans le fleuve Fraser (Grant et coll., 2020). 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. Le hareng, l'eulakane, la plie et le chabot sont des sources de nourriture pour les oiseaux plongeurs et les échassiers.

Les mammifères marins sont un aspect important de l'écosystème de l'estuaire du fleuve Fraser et de Roberts Bank. La présence de grands prédateurs, notamment les baleines à dents comme l'ERS, les baleines à fanons comme le rorqual à bosse, ainsi que les phoques et les otaries témoigne de la santé globale du milieu marin (Port Metro Vancouver, 2014). Le projet se situe dans les limites de l'habitat essentiel désigné de l'ERS. La présence de l'ERS dans cet habitat est étroitement liée au moment où le saumon migre dans ces eaux (MPO, 2018).

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. 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). Des concentrations élevées de cuivre, de cadmium et d'arsenic inorganique supérieures aux recommandations provisoires canadiennes pour la qualité des sédiments ont été détectées et sont attribuées aux conditions naturelles de Roberts Bank (Commission d'examen, 2020). Des concentrations élevées de biphényles polychlorés dans les sédiments ont également été observées dans la zone du projet. Elles sont associées à d'anciens rejets de ces composés dans la région.

## 6.2 Cadre social

La Ville de 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). La Ville de Delta affiche l'un des taux de croissance industrielle les plus rapides de la région métropolitaine de Vancouver (Ville de 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 dans la Ville de Delta est répartie comme suit : terres urbaines et industrielles (28 %), terres protégées et récréatives (21 %) et terres agricoles (51 %) (Metro Vancouver, 2020).

La Ville de Delta affiche l'un des taux de croissance industrielle les plus rapides de la région métropolitaine de Vancouver (Ville de Delta, 2020; Statistique Canada, 2016). Le revenu moyen des ménages y est de 30 % supérieur à la moyenne canadienne et, en 2016, la plupart des répondants au recensement ont indiqué occuper une maison unifamiliale (Statistique Canada, 2016). Les secteurs dominants et les principaux employeurs sont l'aérospatiale, l'industrie manufacturière, la construction, l'énergie, le transport, le transport maritime hauturier et fluvial, les communications et le tourisme. L'économie locale et régionale repose en grande partie sur les activités de GCT Deltaport, le plus grand terminal à conteneurs du Canada (Trade and Invest British Columbia, 2020). Une communauté saine est l'une des priorités du plan de développement communautaire de la Ville de Delta, ce qui comprend l'allocation de fonds et le soutien aux services, y compris 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 Ville de Delta, car celle-ci est plate et exposée aux brises océaniques de la mer des Salish, 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 la Ville de Delta (Ville de Delta, 2019).

La Première Nation de Tsawwassen est la communauté la plus proche qui occupe l'estran et les terres entre le pont-jetée du terminal GCT Deltaport à Roberts Bank et le pont-jetée du terminal de BC Ferries à Tsawwassen. Le terminal est situé à environ 3,5 kilomètres (km) de la résidence la plus proche. La section 8 du présent résumé fournit une liste préliminaire d'autres nations autochtones qui pourraient être touchées par le projet.

Bien qu'ils ne soient pas sous la responsabilité ni l'autorité de GCT, les projets de transport maritime associés à la mise en œuvre du projet peuvent perturber les collectivités situées dans les îles du sud du Golfe et sur la côte de l'île de Vancouver. Les collectivités de l'île de Vancouver comprennent notamment 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.

Plusieurs évaluations archéologiques ont été menées dans la région (Arcas, 2008; Administration portuaire de Vancouver, 2005; Millennia Research Limited, 2004), et les découvertes archéologiques ont été assez limitées. Une évaluation d'impact sur l'archéologie (EIA), menée dans le cadre de l'évaluation environnementale du DP3, n'a révélé aucun site archéologique dans la zone du projet (Administration portuaire de Vancouver, 2005). Une évaluation archéologique générale (EAG), 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.

GCT reconnaît que l'évaluation des ressources patrimoniales ne se limite pas aux sites archéologiques et culturels connus. GCT réalisera une EAG pour mesurer d'abord le potentiel archéologique. Les résultats de l'EAG serviront à déterminer si une EIA est requise. GCT continuera à travailler avec les nations autochtones pour veiller à ce que les ressources culturelles et patrimoniales soient évaluées et protégées conformément à la *Heritage Conservation Act* (loi sur la conservation du patrimoine de la Colombie-Britannique) et conformément aux exigences de Parcs Canada en matière de terres fédérales, dont celles sous l'eau.

## 7 EFFETS POSSIBLES DU PROJET

### 7.1 Modifications relatives au projet

La DDP a été modifiée en fonction de la DIP afin de refléter les modifications suivantes relatives au projet :

- Des modifications dans la description et la gestion des émissions, des rejets et des déchets en fonction des phases du projet pour répondre aux exigences liées à la DDP;
- De l'information supplémentaire sur les émissions de GES, les puits de carbone, la méthodologie et l'approche relatives au plan de carboneutralité pour répondre aux directives d'ECCC quant à l'évaluation stratégique des changements climatiques (2020) et aux exigences liées à la DDP;
- Des renseignements supplémentaires sur la portée des études socioéconomiques pour refléter l'ACS+;
- De l'information supplémentaire sur les effets potentiels sur les poissons et leur habitat, les espèces aquatiques et les oiseaux migrants;
- De l'information supplémentaire sur l'approche relative aux mesures d'atténuation proposées et une liste de programmes de surveillance possibles à inclure potentiellement dans l'évaluation d'impact;
- De l'information supplémentaire relative aux questions et aux préoccupations mentionnées par des nations autochtones par le biais du SCQM et d'autres activités de mobilisation dans la mesure où ils sont liés à la compréhension préliminaire des effets négatifs possibles des activités du projet sur les intérêts autochtones.

### 7.2 Effets possibles sur l'environnement

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

**Tableau 3 : Effets possibles relativement aux exigences en matière d'évaluation d'impact.**

Volet	Effets possibles	Activités et séquences prévues des effets	Mesures d'atténuation ou de compensation possibles
Habitat des poissons	Changements dans l'habitat des poissons (détérioration, perturbation ou destruction de l'habitat), p. ex. zostère marine dans l'empreinte du DP4.	<p>Construction liée à l'agrandissement du terminal et de la gare de triage, dragage, remplissage, immersion en mer et transport maritime connexe, provoquant une destruction directe ou des effets indirects (comme la modification de la qualité de l'eau ou la sédimentation) menant à la détérioration de l'habitat des poissons.</p> <p>Durant l'exploitation : effets directs (p. ex. sillage et formation de canaux dendritiques) ou effets indirects (p. ex. modification de la qualité de l'eau en raison d'une augmentation des rejets d'eaux usées et du sillage).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le DP4 est un projet d'agrandissement du terminal actuel qui a une empreinte moindre que celle de la construction d'un nouveau terminal.</li> <li>Des structures de prévention et de contrôle de l'affouillement pour réduire le risque de canaux dendritiques.</li> <li>Réduction de l'empreinte du dragage à l'étape de la conception technique.</li> <li>Compensation pour la perte d'habitat.</li> <li>Réutilisation des déblais de dragage comme solution de rechange à l'immersion en mer, dans la mesure du pratique.</li> </ul>
Poissons	Effets sur les poissons (p. ex. le crabe ou le saumon).	<p>Construction d'un terminal et agrandissement de la gare de triage, dragage, remplissage, immersion en mer potentielle et transport maritime connexe entraînant : du bruit sous l'eau, l'enfouissement ou l'écrasement de zones, une baisse de la qualité de l'eau ou des effets sur la migration.</p> <p>Durant l'exploitation : modification de la qualité de l'eau ou augmentation du bruit sous-marin, notamment découlant de la navigation maritime. Infiltration de la lumière dans l'environnement sous-marin.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Exigences opérationnelles pour les navires à quai afin d'éviter le rejet de substances nocives.</li> <li>Gestion des eaux pluviales afin de réduire les effets sur la qualité de l'eau.</li> <li>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).</li> <li>Plan d'éclairage qui réduit la pollution lumineuse au-delà de la portée du projet.</li> </ul>

**Tableau 3 : (suite)**

Volet	Effets possibles	Activités et séquences prévues des effets	Mesures d'atténuation ou de compensation possibles
Espèces aquatiques en péril	Nuisances aux espèces répertoriées, p. ex. l'ERS et l'otarie de Steller. Modification d'un habitat essentiel.	Construction d'un terminal et agrandissement de la gare de triage, dragage, remplissage, immersion en mer potentielle et transport maritime connexe : bruits sous-marins, possibilité de poussière et de particules, baisse de la qualité de l'eau, la destruction d'un habitat essentiel et baisse des espèces proies, comme le saumon juvénile.  Durant l'exploitation : navigation entraînant des bruits sous-marins ou la collision entre navires.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Établissement de fenêtres temporelles pour la construction afin d'éviter les espèces en péril.</li> <li>Mesures de compensation pour l'habitat des poissons.</li> <li>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 de l'autorité 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 de l'autorité de GCT; accord de conservation établi en vertu de l'article 11 de la <i>Loi sur les espèces en péril</i>, 2019).</li> </ul>
Oiseaux migrants	Nuisances ou perturbations durant la construction et tout au long de l'exploitation. Modification de l'habitat (p. ex. zostère) et des sources de nourriture (p. ex. biofilm).	Construction d'un terminal et agrandissement de la gare de triage, dragage et remplissage : modification de la disponibilité de l'habitat, changements dans la dynamique entre les prédateurs et les proies, perturbations sensorielles (p. ex. bruit, lumière et vibrations) causant des changements dans les habitudes de migration ou de déplacement ou des mortalités en raison de l'augmentation de la circulation (routière, ferroviaire et maritime).	<ul style="list-style-type: none"> <li>Emplacement du projet.</li> <li>Évitement du biofilm.</li> <li>Établissement de fenêtres temporelles pour la construction afin d'éviter les périodes de nidification et de migration des oiseaux.</li> <li>Compensation pour la perte d'habitat.</li> <li>Mesures visant à réduire le bruit, la lumière et les vibrations.</li> </ul>

Au moyen de l'évaluation d'impact et d'autres processus de délivrance de permis, GCT s'engage à évaluer ces changements et à prévenir, à atténuer ou à compenser les effets du projet. Dans le cadre du processus d'évaluation d'impact et de revue du projet, au fur et à mesure que l'on reçoit plus d'information, d'autres activités physiques liées au projet ayant des effets négatifs possibles peuvent être prises en compte. L'empreinte du projet se situe principalement sur des 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 négatifs 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	Effets possibles	Activités et séquences prévues des effets	Mesures d'atténuation ou de compensation possibles
Milieus humides	Modification de l'habitat dans les milieux humides si un habitat humide est détecté dans l'empreinte du DP4.	Construction d'un terminal, 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. Durant l'exploitation : effets secondaire, p. ex. modification de la qualité de l'eau.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Agrandissement du terminal actuel pour réduire l'empreinte.</li> <li>• Des structures de prévention et de contrôle de l'affouillement pour réduire le risque de canaux dendritiques.</li> <li>• Compensation pour la perte d'habitat.</li> </ul>
Faune	Effets sur la faune terrestre	Construction et exploitation d'un terminal, p. ex. bruit et lumière.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alimentation à quai.</li> <li>• Utilisation d'équipement électrique ou à haut rendement (notamment de grues).</li> <li>• Découplage automatique des tracteurs-remorques.</li> </ul>

Le projet pourrait contribuer aux effets cumulatifs sur l'environnement et d'autres piliers d'évaluation (l'économie, la culture, le patrimoine et la santé) associés aux projets antérieurs, présents ou futurs dans la zone environnante. Une évaluation des effets cumulatifs sera réalisée dans le cadre de l'évaluation d'impact.

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 maritime. Le Tableau 5 dresse la liste des changements qui, à la suite de la réalisation du projet, pourraient survenir à l'extérieur du Canada. Ces changements potentiels seront étudiés plus en détail dans le cadre du processus d'évaluation d'impact et de revue du projet.

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

Volet	Changements possibles liés au projet à l'extérieur du Canada
Qualité de l'air	Augmentation de certains des principaux contaminants atmosphériques (PCA) tout au long de 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 du niveau d'intrusion de la lumière et de la lueur céleste durant la construction et l'exploitation.
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.

### 7.3 Déchets et émissions atmosphériques

Les activités de construction et d'exploitation du projet pourraient produire des déchets solides, liquides et dangereux, émettre des PCA et des GES et modifier les niveaux de lumière, de bruit et de vibrations.

Durant la construction et l'exploitation du projet, les déchets produits seront éliminés conformément aux règlements en vigueur, réutilisés ou recyclés, si possible. GCT dispose d'un SGE pour ses activités au terminal GCT Deltaport exclusivement pour la gestion des déchets. Le Tableau 6 présente un résumé des déchets susceptibles d'être générés par le projet ainsi que des mesures d'atténuation possibles.

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

Type de déchets	Exemples de déchets	Mesure d'atténuation possible
Déchets solides	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'emballage des éléments expédiés pour la construction du projet.</li> <li>Les matériaux provenant de la démolition du viaduc.</li> <li>Les déchets de construction, notamment le bois, le métal et le béton.</li> <li>Les déchets municipaux, notamment le papier, le plastique et le verre, tant pendant la construction que pendant l'exploitation.</li> <li>La terre et les matériaux excavés dans la zone du projet.</li> <li>Des déchets solides non dangereux.</li> <li>Des déchets de dragage.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan de gestion des déchets pour les programmes de séparation des déchets et de recyclage pendant la construction.</li> <li>Exigences en matière de gestion des déchets dans le SGE en vigueur de GCT Deltaport.</li> </ul>

**Tableau 6 : (suite)**

Type de déchets	Exemples de déchets	Mesure d'atténuation possible
Déchets liquides	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les eaux usées domestiques provenant des bureaux et des installations du terminal, dont les toilettes, pendant l'exploitation.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les effluents traités et rejetés en vertu du permis de déversement des eaux usées (PE-14865) délivré dans le cadre de l'<i>Environmental Management Act</i> (loi sur la gestion environnementale de la Colombie-Britannique), qui sera modifié afin de permettre une hausse du volume, au besoin.</li> <li>Aucun déchet liquide ne sera rejeté par les navires amarrés au GCT Deltaport.</li> </ul>
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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>Exigences en matière de gestion des déchets dans le SGE en vigueur de GCT Deltaport, notamment relativement à la réduction.</li> </ul>
Eaux de ruissellement	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les rejets d'eaux de ruissellement résultant des précipitations.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Système de gestion et d'élimination des eaux de ruissellement selon le SGE en vigueur. Le système sera modifié afin de permettre une augmentation de la zone et du débit, au besoin.</li> <li>D'autres mesures d'atténuation visant à éviter la hausse des concentrations de contaminants ou de sédiments dans les rejets d'eaux de ruissellement durant la construction seront expliquées dans le plan de gestion des effets environnementaux de la construction.</li> </ul>

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	Activités et séquences prévues des effets	Mesure d'atténuation possible
PCA	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. Durant l'exploitation : Hausse des émissions provenant de l'équipement alimenté aux combustibles fossiles ainsi que du transport maritime, routier et ferroviaire.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Alimentation à quai.</li> <li>Utilisation d'équipement électrique ou à haut rendement (notamment de grues).</li> <li>Découplage automatique des tracteurs-remorques.</li> </ul>
GES	Durant la construction et l'exploitation : Hausse des émissions des véhicules et de l'équipement alimentés aux combustibles fossiles (dont les moteurs diesel de véhicules non routiers, les génératrices et l'équipement léger) et attribuables aux activités de nettoyage du site, aux activités de remplissage, au dragage et aux activités liées à la construction et à l'agrandissement du terminal et de la gare de triage.	
Lumière	Durant la construction et l'exploitation : Intensification de l'éclairage pour la réalisation des activités du projet, principalement pendant la nuit.	
Bruit et vibrations	Durant la construction : Augmentation du bruit et des vibrations résultant d'activités telles que le battage de pieux et le compactage. Durant l'exploitation : activités ferroviaires, manutention de conteneurs à proximité du projet. Augmentation du bruit résultant du déplacement du nouveau viaduc. Augmentation du bruit résultant des activités maritimes, routières et ferroviaires.	

GCT présente une feuille de route marquée par l'excellence en matière de durabilité et de réduction des émissions de GES et entend poursuivre dans la même voie dans la conception et 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 3,7 % de l'intensité des émissions de GES (par EVP) pour toutes ses activités 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). De plus, GCT a obtenu la certification du programme Climate Smart.

Le document d'orientation intitulé Évaluation stratégique des changements climatiques d'ECCC (ECCC, 2020) a éclairé l'approche préliminaire de GCT pour estimer les émissions de GES (en équivalents CO<sub>2</sub>) générées par le projet dans la DDP. L'annexe E de la DDP 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). Comme l'augmentation de la capacité des terminaux prévue par le projet est nécessaire pour répondre à la demande croissante dans l'ouest du Canada, un scénario

raisonnable, en l'absence du projet, est qu'un autre projet d'agrandissement sera réalisé pour répondre à la demande croissante. Il s'agit d'un choix prudent, l'agrandissement d'un port représentant le moyen le moins coûteux et polluant 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 GCT Deltaport, dont les réductions d'émissions prévues. Le choix de cette approche de modélisation cadre avec les principes de quantification des GES : prudence – 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). L'approche respecte les principes du document GHG Protocol for Project Accounting tels qu'ils sont recommandés par l'Optique des changements climatiques, qui sert à veiller à ce que le compte des émissions totales et nettes de GES soit fidèle, exact et juste.

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 (champ d'application 3), dont les émissions de la navigation maritime, des camions et des locomotives, ne sont pas incluses dans la quantification des GES précisée par l'Évaluation stratégique des changements climatiques.

De plus amples renseignements concernant le champ d'application, les procédures et les méthodes d'évaluation des GES seront fournis dans les Lignes directrices conjointes. Un certain nombre de commentaires fournis à GCT à propos de la version préliminaire de la DDP étaient liés au champ d'application de l'évaluation des GES. GCT a recensé tous les commentaires fournis à ce jour et a déterminé ceux qui devront faire l'objet d'un examen et d'une discussion plus en détail lors de l'élaboration des Lignes directrices conjointes. Une version préliminaire des Lignes directrices conjointes a été préparée par GCT et transmise à l'AEIC et au BEECB, qui en feront l'adaptation en concertation avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux, avant la publication de la version définitive.

Sur la base de l'estimation initiale réalisée pour la DDP, le projet devrait :

- Générer au total 230 869 tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub> (t éq. CO<sub>2</sub>) d'émissions, y compris durant les phases de construction, d'exploitation et de mise hors service, soit 9 620 t éq. CO<sub>2</sub> par an pour la durée de vie du projet, prévue jusqu'en 2050.

---

<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)

- Produire 87 866 t éq. CO<sub>2</sub> 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 3 561 t éq. CO<sub>2</sub> par an pour la durée de vie du projet, prévue jusqu'en 2050.

Le projet permettra de réduire directement les émissions en étudiant les systèmes de gestion et d'exploitation efficaces et en les prenant en considération 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;
- l'utilisation continue de chariots légers alimentés au propane;
- l'adoption éventuelle de chariots légers hybrides, électriques ou à batterie.

Bien que ces renseignements ne fassent pas partie de la portée de la DDP, le projet devrait également réduire les émissions indirectes grâce aux mesures suivantes :

- offrir 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;
- 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 par camions à destination et en provenance 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).

GCT continuera d'affiner ces estimations de GES et d'en rendre compte au fil de l'évolution du projet dans la conception détaillée et dans le cadre du processus d'évaluation d'impact et de revue du projet.

## 7.4 Effets possibles sur les ressources patrimoniales

Les activités du projet durant la construction, comme l'excavation ou le dragage, peuvent entraîner la perturbation et la destruction de ressources patrimoniales. Les effets possibles sur les ressources patrimoniales sont résumés dans le Tableau 8.

GCT s’engage à travailler avec les nations autochtones et les organismes de réglementation pour élaborer des plans d’atténuation et de surveillance appropriés afin de traiter les effets possibles du projet, dont ceux liés aux ressources du patrimoine physique et culturel.

**Tableau 8 : Effets possibles des activités du projet sur les ressources patrimoniales.**

Volet	Effets possibles	Activités et séquences prévues des effets	Mesure d’atténuation possible
Biens matériels patrimoniaux physiques et culturels	<ul style="list-style-type: none"> <li>Détérioration, perturbation ou destruction de sites ou de matériaux.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les activités de construction du projet (comme l’excavation ou le dragage) peuvent avoir une incidence sur l’intégrité des sites ou des matériaux relatifs au patrimoine physique ou culturel.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Éviter les sites présentant une valeur potentielle sur le plan du patrimoine physique et culturel.</li> <li>Mener l’EAG conformément aux lignes directrices et aux visées en matière d’EAG énoncées dans le document General Land Use Planning Tools – Provincial Standards and Guidelines (2009) et aux mesures présentées par Parcs Canada, le cas échéant.</li> <li>Tenir compte des conclusions de l’EAG et, au besoin, réaliser une EIA.</li> </ul>
Toute structure, tout site ou toute chose ayant une importance historique, archéologique, paléontologique ou architecturale.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Détérioration, perturbation ou destruction d’une structure, d’un site ou d’une chose ayant une importance.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les activités de construction du projet (comme l’excavation ou le dragage) peuvent avoir une incidence sur l’intégrité de toute structure, de tout site ou de toute chose ayant une importance.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Effectuer une EAG pour détecter la présence d’une structure, d’un site ou d’un objet ayant possiblement une importance culturelle. Si la présence est détectée, éviter la structure, le site ou l’objet. Réaliser une EIA au besoin.</li> </ul>

### 7.5 Compréhension préliminaire par GCT des effets possibles des activités du projet sur les intérêts autochtones

GCT a basé sa nouvelle compréhension des effets possibles du projet sur les intérêts autochtones sur les éléments suivants : les renseignements fournis par les nations autochtones au cours d’activités de mobilisation propres au projet, les directives provenant d’organismes de réglementation, le SCQM et les effets possibles du projet mentionnés par les nations autochtones dans leurs avis à titre de NAP. L’évaluation d’impact de GCT analysera les effets possibles du projet sur les intérêts autochtones mentionnés par les nations autochtones. Le Tableau 9 recense les effets possibles mentionnés par toutes les nations autochtones mobilisées. L’évaluation d’impact analysera les effets possibles du projet sur les intérêts de chaque nation autochtone séparément. Des renseignements précis relatifs à la manière dont chaque nation autochtone comprend et a indiqué ses intérêts seront présentés dans les Lignes directrices conjointes.

GCT s’engage à poursuivre ses échanges et ses consultations avec les nations autochtones, notamment afin de mieux comprendre l’incidence sur elles que peuvent avoir toutes les phases de ce projet.

**Tableau 9 : Recensement préliminaire des effets possibles des activités du projet sur les intérêts autochtones.**

Intérêts autochtones	Effets possibles	Phase du projet	
		Construction	Exploitation
Récolte et activités de subsistance	Effets du projet sur les droits de récolte autochtones reconnus dans les traités historiques et modernes et dans la Constitution.	X	X
	Effets sur la récolte à des fins alimentaires, sociales et cérémonielles.	X	X
	Effets sur les sites de récolte préférés contemporains et historiques et sur l’accessibilité des sites de récolte culturellement importants.	X	X
	Changements dans l’abondance, la distribution ou la qualité des ressources sur lesquelles les nations autochtones comptent leurs activités de récolte et de subsistance.	X	X
	Effets du projet sur la disponibilité, la qualité et la quantité actuelles et futures des aliments prélevés dans la nature.	X	X
Secteurs et sites à utilisation culturelle	Effets des activités du projet sur l’utilisation culturelle et cérémoniale de secteurs dans la zone du projet et autour de celle-ci.	X	X
	Perturbation physique des sites culturels, patrimoniaux, archéologiques, paléontologiques et architecturaux, notamment en raison de changements aux éléments ci-dessous : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Patrimoine physique et culturel;</li> <li>• Accès au patrimoine physique et culturel;</li> <li>• Valeur culturelle, spiritualité ou importance associées au patrimoine physique et culturel;</li> <li>• Lieux, objets ou choses sacrés, cérémoniels et culturellement importants, dont les langues, les récits et les traditions.</li> <li>• Aspect visuel pendant la vie du projet et après son abandon ou sa mise hors service.</li> </ul>	X	X
	Effets de la hausse de la circulation maritime sur l’accessibilité et l’utilisation des environnements marins culturellement importants.	X	X
	Effets du projet sur l’utilisation des voies de circulation, des voies navigables et des étendues d’eau.	X	X

**Tableau 9 : (suite)**

Intérêts autochtones	Effets possibles	Phase du projet	
		Construction	Exploitation
Préservation de la culture	Perturbation accrue des mesures de protection et de perpétuation de la culture autochtone.	X	X
	Effets sur la pratique culturelle de la distribution de nourriture aux membres de la communauté et aux Aînés.	X	X
	Effets des activités du projet sur l'interruption de la transmission intergénérationnelle des CA.	X	X
	Changements dans la capacité de pêcher, de chasser, de trapper et de cueillir dans le cadre d'activités et de pratiques culturelles ou cérémonielles.	X	X
	Effets sur la préservation de la souveraineté alimentaire.	X	X
	Effets sur la culture et les enseignements autochtones liés à la santé et à la survie d'espèces culturellement importantes, dont l'ERS.	X	X
Systèmes de gouvernance autochtones	Effets de la navigation maritime liée au projet sur les intérêts autochtones.		X
	Effets sur la capacité des nations autochtones à gouverner leur territoire maritime et à y accéder en toute sécurité.	X	X
	Changements dans la capacité d'exercer une gestion et de prendre des décisions conformément aux traditions, aux cultures, à la gouvernance ou aux pratiques, maintenant et à l'avenir.	X	X
	Effets sur la capacité des nations autochtones à faire régner les lois autochtones.	X	X
Activités économiques	Effets sur les droits autochtones et économiques en matière de pêche en mer et de pêche, de chasse, de trappe et de cueillette faisant l'objet de permis commerciaux.	X	X
	Pertes économiques résultant des effets du projet sur la récolte.	X	X
	Avantages économiques du projet grâce aux occasions commerciales et à l'emploi.	X	X
Santé et bien-être des Autochtones	Changements dans l'expérience vécue en lien avec un intérêt autochtone, notamment la présence de perturbations visuelles, les changements dans la qualité de l'air, les effets des vibrations et les perturbations sonores.	X	X
	Effets sur la santé des Autochtones découlant : <ul style="list-style-type: none"> <li>• de changements dans les activités de récolte et de subsistance;</li> <li>• de changements dans la qualité de l'air et de l'eau;</li> <li>• des effets des vibrations et des perturbations sonores.</li> </ul>	X	X

Comme indiqué dans la section 8.3 du présent résumé, au cours de la phase de mobilisation préliminaire, GCT a déployé des efforts pour prendre contact avec les 51 nations autochtones nommées, représentées par 33 nations et organisations, potentiellement touchées par le projet, afin de les renseigner sur celui-ci et de mieux comprendre leurs intérêts et leurs préoccupations. GCT souhaitait également connaître la meilleure façon dont l'entreprise peut travailler avec les nations autochtones tout au long du processus d'évaluation d'impact et de revue du projet. GCT est déterminé à poursuivre la mobilisation des nations autochtones et à tenir compte de leurs commentaires sur la conception, les mesures d'atténuation et la gestion du projet ainsi que les occasions potentielles.

## 8 MOBILISATION DES GROUPES AUTOCHTONES

### 8.1 Modifications relatives au projet

Depuis la publication de la DIP en septembre 2020, GCT a apporté les modifications suivantes afin d’élargir et d’actualiser la section sur la mobilisation autochtone de la DDP, de répondre aux questions soulevées dans le SCQM et de satisfaire aux exigences du BEECB et de l’AEIC :

- Le nom des 51 nations autochtones, représentées par 33 nations et organisations ayant potentiellement des intérêts dans le projet, et des renseignements à leur sujet ont été colligés dans la section 8.3 de la DDP afin d’inclure l’information fournie dans la DIP ainsi que tout nouvel élément issu de la phase de mobilisation préliminaire;
- Les sections individuelles 8.4.1 à 8.4.34 de la DDP ont été ajoutées pour résumer les activités de mobilisation de GCT, les questions et les intérêts autochtones soulevés par chacune des 51 nations autochtones, représentées par 33 nations et organisations désignées dans le SCQM ou par le biais des activités de mobilisation liées au projet;
- La section 8.5 de la DDP résume les accords conclus entre GCT et les nations autochtones;
- La section 8.6 de la DDP indique la prise en considération préliminaire par GCT des intérêts autochtones dans la conception du projet;
- Les possibilités de collaboration entre GCT, les nations autochtones, l’AEIC et le BEECB ont été ajoutées à la section 8.7 de la DDP, qui résume les activités de mobilisation prévues par GCT.

### 8.2 Introduction

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

GCT a communiqué avec 51 nations autochtones, représentées par 33 nations et organisations, énumérées ci-dessous (CIPBEECB, 2020). Parmi les 33 nations et organisations autochtones désignées dans le SCQM, 16 ont transmis des avis à titre de NAP au BEECB (CIPBEECB, 2020). Ces nations sont indiquées ci-dessous par un astérisque. Les nations sont énumérées par ordre alphabétique et accompagnées, entre parenthèses, de la distance estimée entre le bureau administratif de la nation et le projet. Les nations ci-dessous accompagnées d’un astérisque (\*\*\*) ont demandé que la distance ne soit pas relevée.

- |   |                                      |
|---|--------------------------------------|
| • Tribus Cowichan (45 km)*                              | • Première Nation Katzie (40 km)     |
| • Première Nation Ditidaht (125 km)*                    | • Première Nation Kwantlen (46 km)   |
| • Nation Esquimalt (No'ilung Si'em 'i' sche'le'chu)* ** | • Première Nation Kwikwetlem (35 km) |
| • Première Nation Halalt (46 km)*                       | • Première Nation Leq'á:mél (85 km)  |
|   | • Première Nation Lyackson (42 km)*  |

- Premières Nations de la Société du traité Maa-nulth, qui représente la Première Nation Huu-ay-aht, les Premières Nations Ka:'yu:'k't'h'/Che:k'tles7et'h, la Nation Toquaht, la Tribu Uchucklesaht et le gouvernement Yuułuʔiłʔatḥ\* \*\*
- Première Nation Malahat (53 km)\*
- Première Nation Matsqui (60 km)
- Nation des Métis de Colombie-Britannique (27 km)
- Bande Indienne Musqueam (23 km)\*
- Première Nation Pacheedaht (105 km)\*
- Première Nation Pauquachin (50 km)\*
- Tribu de Penelakut (37 km)
- Première Nation Popkum (87 km)
- Première Nation Sci'anew (Beecher Bay) (84 km)\*
- Première Nation Seabird Island (107 km)
- Première Nation Semiahmoo (28 km)
- Première Nation Shxw'ōwhámél (120 km)
- S'ólh Téméxw Stewardship Alliance, dont les nations suivantes sont membres : Première Nation Aitchelitz, Première Nation Chawathil, Première Nation Cheam, Première Nation Kwaw-kwaw-Apilt, Première Nation Sumas (Semá:th), (suite, membres de S'ólh Téméxw Stewardship Alliance) village Shxwhá:y, Première Nation Skowkale, Première Nation Skwah, Première Nation Soowahlie, Première Nation Skawahlook (Sq'ewá:lwx), Première Nation Sq'éwlets, Première Nation Squiala, Première Nation Tzeachten, Première Nation Yakweawkwoose et Première Nation Yale\* (87 km étant la distance entre le projet et le bureau d'orientation de People of the Rivers représentant la S'ólh Téméx Stewardship Alliance)
- Première Nation Songhees (65 km)
- Nation Squamish (34 km)
- Première Nation Stz'uminus (45 km)\*
- Première Nation Tsartlip (55 km)
- Première Nation Tsawout (51 km)
- Première Nation de Tsawwassen (<5 km)\*
- Première Nation Tseycum (45 km)
- Nation Tsleil-Waututh\* \*\*
- Première Nation T'Sou-ke (82 km)\*
- Nation Ts'uubaa-asatx (lac Cowichan) (70 km)

### 8.3 Sommaire de la mobilisation préliminaire avec les nations autochtones

La présente section décrit la mobilisation de GCT avec les nations autochtones et un résumé des intérêts autochtones et des questions soulevées par les nations autochtones au cours de la phase de mobilisation préliminaire. Elle décrit comment GCT compte aborder les questions, dont les points de vue des nations autochtones sur les effets possibles du projet la façon dont les nations autochtones prévoient interagir avec GCT à l'avenir. GCT s'engage à mobiliser les nations et organisations autochtones désignées tout au long du processus d'évaluation d'impact et par la suite, afin de cerner les besoins et exigences en matière d'information et d'intégrer le SA dans la détermination et l'évaluation des effets possibles du projet. Pour un compte-rendu complet de la mobilisation de GCT avec les nations autochtones, voir la section 8.4 de la DDP.

Avant de mobiliser les nations autochtones, GCT a procédé à un examen exhaustif des accords pertinents, des PE, des protocoles d'évaluation, des traités et des autres renseignements publics sur les nations autochtones potentiellement touchées. Lorsque de l'information était disponible, GCT a utilisé des protocoles d'évaluation ou des organismes d'évaluation nommés par les nations autochtones pour amorcer une mobilisation préliminaire.

GCT a entamé une mobilisation préliminaire avec les nations autochtones à l'automne 2016. GCT a communiqué avec les nations et organisations autochtones par le biais de réunions virtuelles, d'appels téléphoniques, de courriels et de visites dans des bureaux administratifs afin de confirmer la réception des renseignements et de répondre à toute question préliminaire. Lorsque des coordonnées n'étaient pas disponibles, GCT a demandé aux nations autochtones les coordonnées à utiliser dans le cadre de la mobilisation liée au 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 nation afin de mieux éclairer ses efforts de mobilisation.

Pour soutenir ce travail, GCT vérifiera si suffisamment de ressources sont distribuées selon les besoins et fournira du soutien, dont du financement des capacités, aux nations autochtones lorsqu'elles en feront la demande afin de satisfaire les besoins de chaque nation autochtone.

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. GCT s'est engagé à fournir sur demande un financement des capacités qui répond aux besoins de chaque nation autochtone.

La mobilisation préliminaire était principalement axée sur l'échange de renseignements relatifs au projet, la documentation des préoccupations et les réponses aux questions afin d'aider les nations autochtones à comprendre le projet proposé et de les encourager à donner d'amples commentaires sur le processus d'évaluation d'impact et à y participer. GCT continuera à mobiliser les nations autochtones au sujet des préoccupations actuelles liées à la planification et à l'évaluation du projet. Les commentaires recueillis seront ensuite utilisés pour façonner le processus de mobilisation tout au long de la vie du projet. D'autres renseignements sont fournis dans le plan de mobilisation préliminaire du DP4 de GCT.

GCT a développé sa compréhension des intérêts autochtones et des mesures d'atténuation à partir des commentaires des nations autochtones dans le SCQM, des avis des nations autochtones à titre de NAP et grâce à une mobilisation continue. GCT continuera de mobiliser les nations autochtones afin d'élaborer des mesures d'atténuation et des plans de gestion qui abordent les effets possibles sur les intérêts autochtones. Le Tableau 10 fournit un sommaire des principales questions soulevées par les nations autochtones dans la DDP. Le sommaire n'est pas exhaustif. Voir la section 8.4 de la DDP pour consulter toutes les questions soulevées par les nations autochtones et les réponses de GCT à ces questions. Pour bon nombre de ces questions, GCT continuera de mobiliser les nations autochtones au cours de la phase de planification et d'évaluation du projet, notamment concernant la liste préliminaire des effets possibles sur les intérêts autochtones indiqués à la section 7.5 de la DDP et la liste des effets possibles sur les intérêts autochtones indiqués dans la version préliminaire des Lignes directrices conjointes.

**Tableau 10 : Sommaire des principales questions soulevées par les nations autochtones.**

Questions soulevées	Réponse de GCT
<p>Préoccupations concernant les effets des accidents et des défaillances, notamment celles liées à la contamination par les conteneurs perdus en mer et aux conséquences sur la qualité de l’eau, les poissons, les oiseaux, les mollusques et crustacés, les mammifères marins, les plantes aquatiques, la faune, les sites culturels et patrimoniaux, la sécurité, la santé de l’océan et des ressources et la santé physique et mentale des membres des nations autochtones.</p>	<p>L’évaluation d’impact doit analyser le risque de défaillance et d’accidents ainsi que les effets possibles sur l’environnement associés au projet, dont ceux sur l’utilisation de la mer, la faune, la flore, les poissons, les ressources marines, la santé humaine et les intérêts autochtones. GCT compte accorder une attention particulière aux risques pour évaluer les défaillances et les accidents qui pourraient avoir une incidence sur les CV et les intérêts autochtones signalés dans le cadre du projet. GCT pourrait notamment évaluer les conséquences des incidents et prendre en considération les effets possibles sur l’environnement, l’économie, la société, la culture, la santé et les intérêts autochtones.</p>
<p>Préoccupations concernant les effets du bruit provenant de la navigation maritime sur l’ERS, les alevins et les espèces de la faune océanique. Demande pour que l’équipement sonore sous-marin soit baissé ou éteint afin de réduire le bruit sous-marin autour du terminal.</p>	<p>GCT est conscient de la préoccupation des nations autochtones quant au bruit sous-marin provenant de la navigation maritime. La société comprend que la principale source de bruit sous-marin de la navigation est causée par les hélices. Le bruit sous-marin autour du terminal sera pris en considération dans l’évaluation et des mesures d’atténuation seront mises en œuvre pour le réduire. GCT est tenu de travailler dans le cadre de l’initiative de réduction du bruit sous-marin de Transports Canada. GCT continuera de mobiliser les nations autochtones sur cette question pendant la phase de planification et d’évaluation du projet.</p>
<p>Contribution des navires, des activités portuaires, des trains et des camions aux émissions de gaz à effet de serre, de particules et de polluants et effets sur la qualité de l’air ambiant et local.</p>	<p>L’évaluation d’impact est nécessaire pour analyser les effets possibles du projet sur la qualité de l’air. GCT s’engage à réduire ou à éviter les émissions de GES dans la mesure du possible tout au long de l’évolution du projet. L’évaluation d’impact décrira la contribution du projet aux meilleures technologies réalisables pour atténuer les émissions de GES du projet. Les facteurs à examiner dans l’évaluation d’impact, et la portée de ces facteurs, seront décrits dans les Lignes directrices conjointes du projet. L’AEIC et le BEECB mobiliseront les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux avant la publication de la version définitive des Lignes directrices conjointes.</p>

**Tableau 10 : (suite)**

Questions soulevées	Réponse de GCT
<p>Préoccupations concernant les effets de l'érosion liée au sillage des navires et à l'élévation du niveau de la mer sur les sites archéologiques côtiers.</p>	<p>L'évaluation d'impact est nécessaire pour évaluer les effets possibles du projet sur le patrimoine physique et culturel. L'évaluation des effets possibles sur la géomorphologie côtière peut inclure une évaluation des effets du sillage des navires. L'évaluation pourrait se concentrer sur les manœuvres des navires à proximité du projet proposé et prendre en considération les effets possibles du sillage des navires dans les couloirs de navigation. GCT continuera de mobiliser les nations autochtones sur cette question pendant la phase de planification et d'évaluation du projet, notamment sur la façon dont la liste préliminaire des effets possibles sur les intérêts autochtones signalés dans les Lignes directrices conjointes peut incorporer les effets sur les régions à fort potentiel archéologique.</p>
<p>L'évaluation devrait s'étendre au-delà de la limite des 12 milles nautiques, jusqu'à 200 milles nautiques.</p>	<p>La portée spatiale de l'évaluation d'impact sera déterminée par l'AEIC et le BEECB. Nonobstant cette détermination, GCT travaillera avec les nations autochtones afin d'établir les options possibles pour évaluer les effets de la navigation maritime liés au projet dans le territoire traditionnel des nations autochtones, qui pourrait s'étendre au-delà de la portée spatiale déterminée par l'AEIC et le BEECB. Cette évaluation permettra d'explorer les possibilités de partenariat avec les organismes de réglementation et les nations autochtones quant aux mesures d'atténuation potentielles et aux initiatives de gestion plus générales.</p>
<p>Préoccupations concernant les émissions associées au projet et la contribution aux changements climatiques.</p>	<p>GCT s'engage à aborder la question des changements climatiques et à réduire ou à éviter les émissions de GES dans la mesure du possible tout au long de l'évolution du projet. L'évaluation d'impact décrira les émissions totales du projet, les meilleures technologies réalisables pour atténuer les émissions de GES et les autres causes possibles de changements climatiques liées au projet. De plus, elle traitera de la mesure dans laquelle les effets du projet entravent ou favorisent les obligations environnementales et les engagements en matière de changement climatique de la Colombie-Britannique et du Canada.</p>
<p>Préoccupations concernant les effets du projet sur la culture autochtone et la capacité des nations autochtones à perpétuer les traditions culturelles, à se mettre en rapport avec les lieux d'importance, à transmettre les connaissances intergénérationnelles et à maintenir les relations.</p>	<p>L'évaluation d'impact est nécessaire pour analyser les effets possibles du projet sur les intérêts et la culture autochtones, dont la préservation de la culture.</p>

**Tableau 10 : (suite)**

Questions soulevées	Réponse de GCT
<p>Préoccupations concernant les effets cumulatifs du projet et d'autres projets dans la région, particulièrement sur l'écosystème productif à l'emplacement du projet, comme la santé des vasières, de la zostère marine, du biofilm, des mammifères marins, des poissons, des crabes et d'autres espèces sauvages.</p>	<p>L'évaluation d'impact est nécessaire pour mesurer les effets cumulatifs possibles. Pour évaluer les effets cumulatifs sur une CV donnée, les effets résiduels du projet seront mesurés en combinaison avec les effets possibles d'autres projets antérieurs, en cours et raisonnablement prévisibles (des projets proposés ou approuvés, mais qui ne sont pas encore mis en œuvre). La présence de biofilm à proximité du projet est considérée comme limitée par rapport au projet RBT2. GCT prévoit réaliser des enquêtes sur le terrain axées sur le biofilm en 2021-2022. GCT comprend que l'une des principales menaces du projet sur le biofilm est indirecte puisqu'elle provient des changements de salinité. La zone de l'interchaussée se trouve dans un environnement entièrement marin (contrairement au nord du pont-jetée, où la salinité change selon les saisons avec la crue des eaux). On ne s'attend pas à ce que le projet change la salinité, mais une évaluation plus poussée est requise. Les facteurs à examiner, et leur portée, seront décrits dans les Lignes directrices conjointes du projet. L'AEIC et le BEECB mobiliseront les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux avant la publication de la version définitive des Lignes directrices conjointes.</p>
<p>Avantages économiques du projet grâce aux occasions commerciales et à l'emploi</p>	<p>GCT continuera à mobiliser les nations autochtones au sujet des occasions économiques possibles et des avantages du projet pendant la phase de planification et d'évaluation du projet.</p>
<p>Préoccupations concernant les effets de la construction du projet, de son exploitation et de la navigation maritime sur la qualité de l'eau, les poissons et leur habitat (comme le saumon rouge, le saumon quinnat et le saumon coho), les oiseaux migrateurs, les mollusques, les plantes aquatiques, les mammifères marins, la faune, la propagation des espèces envahissantes, la santé de l'océan et les effets subséquents sur les ressources.</p>	<p>L'évaluation d'impact est nécessaire pour analyser les effets possibles du projet sur la qualité de l'eau, les poissons, la végétation, la faune, les ressources marines et les intérêts autochtones.</p>

**Tableau 10 : (suite)**

Questions soulevées	Réponse de GCT
<p>Préoccupations concernant les effets du projet et de la navigation maritime associée sur les zones et les ressources de chasse, de pêche et de récolte des nations autochtones utilisées à des fins alimentaires, sociales, cérémonielles et économiques.</p>	<p>L'évaluation d'impact est nécessaire pour analyser les effets possibles du projet sur les ressources marines, les poissons, la faune et les intérêts autochtones. La section 7.8 de la DDP indique les effets possibles préliminaires du projet sur les intérêts autochtones, tels que les activités de récolte et de subsistance, dont le droit de récolter à des fins alimentaires, sociales et cérémonielles, sur les sites de récolte historiques et contemporains, l'accessibilité des sites de récolte culturellement importants, l'abondance, la distribution ou la qualité des ressources ainsi que la disponibilité, la qualité et la quantité actuelles et futures des aliments.</p>
<p>Préoccupations concernant les effets sur la santé et le bien-être des Autochtones, notamment ceux résultant de l'incapacité de récolter à des fins culturelles et traditionnelles, de l'augmentation de la circulation dans les corridors commerciaux de l'ouest et des mesures de gestion des effets sur la santé attribuables à l'augmentation de la circulation et des perturbations visuelles et sonores dues à la construction et à l'exploitation du projet.</p>	<p>L'évaluation d'impact est nécessaire pour analyser les effets possibles du projet sur la santé humaine et les intérêts autochtones, dont ceux sur la qualité de l'air, la qualité de l'eau et les activités d'utilisation traditionnelle. L'évaluation d'impact présentera les caractéristiques des perturbations sensorielles pendant la construction et l'exploitation dans les volets Bruit et vibrations et Lumière.</p>
<p>Préoccupations liées aux atteintes aux droits et titres autochtones ou issus de traités découlant du projet, dont la récolte de ressources et d'autres pratiques traditionnelles.</p>	<p>L'évaluation d'impact est nécessaire pour analyser les effets possibles du projet sur les intérêts et les droits autochtones. GCT continuera de mobiliser les nations autochtones au cours de la phase de planification et d'évaluation du projet afin de préciser les effets possibles sur les intérêts autochtones et les droits et titres issus de traités signalés dans les Lignes directrices conjointes.</p>

**Tableau 10 : (suite)**

Questions soulevées	Réponse de GCT
<p>Préoccupations concernant les effets de l'augmentation de la circulation maritime, de la taille des navires et du transport maritime à courte distance, notamment sur les poissons et leur habitat et les droits de pêche, de même que les effets cumulatifs.</p>	<p>L'évaluation d'impact est nécessaire pour analyser les effets possibles du projet sur l'utilisation de la mer, la navigation maritime et les intérêts autochtones. GCT cherche à concevoir un projet comprenant un poste d'amarrage pour le transport maritime à courte distance afin de répondre à la future demande du marché et au cas où le gouvernement exigerait un jour l'adoption de solutions de rechange au transport par camions ou en prévision de changements dans le marché. À la connaissance de GCT, seuls deux emplacements de transport maritime à courte distance existent dans la région et aucun autre n'est prévu pour l'instant en dehors du terminal GCT Deltaport. Ainsi, il est trop tôt pour déterminer si de telles installations autres que le terminal GCT Deltaport seraient construites, ni quand ni à quel endroit. De même, il n'est pas possible de faire des prédictions sur la circulation maritime associée au transport maritime à courte distance, ou sur les voies de navigation, qui ne sont pas clairement définies, contrairement aux voies de navigation des porte-conteneurs traditionnels (que GCT évaluera en même temps que les effets possibles liés à la construction du poste d'amarrage pour le transport maritime à courte distance).</p>
<p>Préoccupations concernant les effets possibles sur les oiseaux migrateurs. Les effets sur les trajectoires de vol de la sauvagine dans la région peuvent nuire à la capacité des nations autochtones à chasser cette espèce.</p>	<p>L'évaluation d'impact est nécessaire pour analyser les effets possibles du projet sur la faune et les intérêts autochtones. D'après des études préliminaires, l'emplacement du projet permet d'éviter le biofilm, comme l'habitat des oiseaux migrateurs et du saumon quinnat, au nord du pont-jetée. Le biofilm sera examiné plus en détail dans l'évaluation des effets possibles du projet, notamment pour ce qui est des effets possibles sur les oiseaux de rivage, dont le bécasseau d'Alaska.</p>
<p>Préoccupations quant à la sécurité des membres des nations autochtones lors de leur déplacement en bateau vers des zones de pêche et de récolte et pendant la pêche et la récolte.</p>	<p>L'évaluation d'impact est nécessaire pour analyser les effets possibles du projet sur la navigation maritime. Les effets du projet sur les déplacements font aussi partie des effets sur les sites et les zones d'utilisation culturelle et de la liste préliminaire des effets possibles sur les intérêts autochtones mentionnés dans la section 7.5 de la DDP.</p>
<p>Les principes de la DNUDPA et du CLPE doivent être pris en compte dans le document.</p>	<p>Les gouvernements fédéral et provinciaux ont pris diverses mesures pour intégrer les principes de la DNUDPA dans le nouveau processus d'évaluation d'impact. GCT suivra ce processus pendant la phase de planification et d'évaluation du projet.</p>

**Tableau 10 : (suite)**

Questions soulevées	Réponse de GCT
<p>Préoccupations liées à la surveillance efficace de la qualité de l’eau, de la clarté de l’eau, du ruissellement des eaux de surface contaminées et des effets subséquents sur la santé humaine, l’environnement biophysique et les caractéristiques de l’habitat sur place pendant les phases de construction et d’exploitation du projet.</p>	<p>L’évaluation d’impact est nécessaire pour analyser les effets possibles du projet sur la qualité et la clarté de l’eau. Les facteurs à examiner, et leur portée, seront décrits dans la version préliminaire des Lignes directrices conjointes et seront confirmés dans le cadre d’activités de mobilisation supplémentaires avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux.</p>

#### 8.4 Sommaire des activités de mobilisation prévues et des possibilités de collaboration

GCT poursuivra ses échanges avec les nations autochtones pour leur faire part de toute mise au point sur le projet ou le processus d’évaluation et de revue du projet. Ces efforts seront coordonnés avec les organismes de réglementation afin que les nations autochtones reçoivent des renseignements à jour sur l’évaluation d’impact, le processus de revue du projet et les possibilités de mobilisation. Selon la mobilisation des nations autochtones décrite dans la section 8.4 de la DDP, GCT prévoit continuer à mener les activités de mobilisation suivantes :

- Fournir les capacités nécessaires pour permettre aux nations autochtones de participer pleinement au processus d’évaluation d’impact et de revue du projet;
- Faire le point sur le projet, solliciter continuellement plus de rétroaction sur la conception du projet et demander l’avis des nations autochtones sur l’évaluation d’impact, notamment concernant les intérêts autochtones, la sélection des CV, la méthodologie de l’évaluation d’impact, les mesures d’atténuation, la surveillance et les effets résiduels et cumulatifs du projet;
- Chercher des moyens pour faire participer les nations autochtones tout au long de l’évaluation d’impact;
- Tenter d’obtenir de la rétroaction sur les processus de résolution des préoccupations;
- Créer des outils de mobilisation supplémentaires à la demande ou sur instruction des nations autochtones;
- Poursuivre les échanges avec les nations autochtones pendant et après l’examen des Lignes directrices conjointes par les organismes de réglementation;
- Élaborer des accords-cadres et des PE avec les nations autochtones afin de soutenir les relations à plus long terme;
- Créer des documents et des processus liés au projet qui s’appuient sur le SA et la science occidentale et soutenir l’élaboration d’études sur le SA propre aux nations.

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

GCT exerce ses activités dans la Ville de Delta depuis plus de 20 ans et la société 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 et des municipalités voisines, le gouvernement de la C.-B., le gouvernement du Canada et d'autres intervenants dans le cadre du projet.

GCT a poursuivi ses échanges avec les intervenants locaux, le public, la Ville de Delta, les municipalités voisines, le gouvernement de la C.-B. et le gouvernement du Canada, conformément aux exigences fédérales et provinciales depuis la soumission de la DIP en septembre 2020.

Comme indiqué dans la section 1.1 du présent résumé, les organismes ont envoyé le SCQM à GCT en décembre 2020. Le SCQM était basé sur la rétroaction des nations autochtones, des autorités fédérales, des intervenants locaux et du public pendant la période de consultation publique sur la DIP. L'approche proposée par GCT pour répondre à chacune des questions résumées dans le SCQM est présentée à l'annexe C2 de la DDP et fait l'objet de l'annexe A du présent sommaire de la DDP. Les principales questions soulevées dans le tableau du sommaire des questions du SCQM comprennent :

- Les effets possibles des défaillances et des accidents, notamment ceux sur la santé humaine et ceux compris dans l'analyse des risques;
- Les effets possibles du bruit (terrestre) et sur la qualité de l'air, dont ceux sur les récepteurs sensibles de l'écosystème;
- Des précisions sur des aspects des solutions de rechange au projet;
- Des précisions sur les activités du projet entraînant des émissions de GES et sur la contribution du projet aux engagements environnementaux du Canada;
- Prise en considération des effets cumulatifs et de l'ACS+;
- Les effets possibles du projet sur les conditions socioéconomiques, les conditions économiques, les poissons et leur habitat, les risques géologiques, la santé et le bien-être humains, l'utilisation de la mer, les mammifères marins, la faune, les oiseaux migrateurs, les milieux humides à l'étranger et l'esthétique de l'environnement;
- Prise en considération de la circulation maritime, routière et ferroviaire et du transport maritime à courte distance;
- Les effets possibles du projet sur les droits et titres des peuples autochtones et les répercussions des défaillances et des accidents qui peuvent aller à l'encontre de valeurs culturelles;
- Des précisions sur l'inclusion de la DNUDPA dans le projet.

## 9.1 Mobilisation du public, des intervenants et des gouvernements

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 au terminal GCT 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 13 mai 2020, GCT a tenu une rencontre virtuelle avec la Ville de Delta pour faire de nouveau le point sur le projet et, surtout, sur l'élaboration de la DIP. GCT comprend que la Ville de Delta a écrit au ministre de l'Environnement et du Changement climatique en juillet 2020 pour demander que le projet DP4 soit évalué comme une solution de rechange potentielle au projet RBT2 proposé<sup>1</sup>. Le 7 décembre 2020, GCT a de nouveau fait le point sur le projet avec conseil municipal et les cadres supérieurs de la Ville de Delta et a répondu à certaines questions du conseil. En tenant compte de la rétroaction de ces organisations pendant 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 échangé activement avec les fonctionnaires provinciaux et fédéraux, les ministères concernés, le personnel des ministères et les organismes, notamment l'AEIC et le BEECB, afin de décrire le projet, de solliciter les premiers commentaires et d'intégrer ces derniers dans sa DIP, sa DDP et son plan de mobilisation préliminaire. GCT a également pris contact avec le MPO. Pour faire en sorte que la mobilisation est ciblée et pertinente, GCT a dressé une liste des groupes, des populations ou des individus qui seront appelés à prendre part à la mobilisation avec le public et les intervenants. Cela comprend toutes les personnes qui pourraient être directement ou indirectement touchées par le projet, comme les résidents des communautés voisines, les entreprises et les groupes d'entreprises, les organisations non gouvernementales, les établissements scolaires, les groupes communautaires, les groupes de loisirs, les titulaires de droits et d'autres acteurs publics.

À ce jour, les activités de consultation ont généralement été bien accueillies et GCT a tenu régulièrement des réunions informelles et formelles avec les groupes communautaires et les intervenants dans le cadre de l'élaboration de la DIP et de la DDP. GCT a également participé à deux webinaires de mobilisation publics organisés par le BEECB et l'AEIC sur la DIP les 5 et 10 novembre 2020. Des renseignements sur ces webinaires, qui ont été amplement annoncés dans les journaux locaux, ont été diffusés en ligne et envoyés directement aux intervenants et aux municipalités. Certaines activités de mobilisation préliminaire comprennent : la création d'un site Web pour le projet (<https://globalterminalscanada.com/projectupdates/>); des lettres d'information à tous les résidents de la Ville de Delta, de Ladner et aux membres de la Première Nation de Tsawwassen concernant les activités annuelles de GCT et des mises au point sur le projet; des publicités sur les réseaux sociaux et dans les médias traditionnels imprimés; des réunions individuelles et de groupe avec des groupes environnementaux locaux et provinciaux; des messages vocaux au sujet du projet à tous les résidents de la Ville de Delta; un examen de la rétroaction des groupes concernant les projets d'agrandissement portuaire antérieurs et des courriels aux groupes d'intervenants sollicitant leur rétroaction sur la fréquence et

---

<sup>1</sup> <https://delta.civicweb.net/document/197779?id=8e66b3ab-b5f7-4b17-8540-57444fec6cc4>

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, circulation maritime et bruit sous l'eau.
- Économie : exigences en matière de capacité des conteneurs, financement des projets et mode d'exploitation.

Pour favoriser une mobilisation plus soutenue dans le cadre du processus d'évaluation d'impact et de revue du projet, GCT envisage de mener les activités suivantes pour mobiliser le public et les intervenants :

- mise à jour régulière du site Web du projet, notamment la mise en évidence des possibilités de mobilisation menées par GCT et les organismes de réglementation;
- annonce des possibilités de mobilisation au public et dans les médias locaux et sociaux;
- séances de mobilisation virtuelles avec les intervenants;
- visites du site du projet;
- réunions en personne;
- assemblées publiques par téléphone;
- portes ouvertes;
- moyens traditionnels de communication, comme les médias imprimés, le publipostage, Internet et les courriels;
- outils novateurs de mobilisation communautaire en ligne;
- lettres d'information;
- vidéos informatives;
- médias sociaux;
- lettres d'information électroniques;
- sondages (en ligne, par téléphone, par courrier, en personne);
- fiches d'information et FAQ.

GCT a également pris en considération les populations potentiellement touchées qui pourraient être sous-représentées par les méthodes de mobilisation traditionnelles, telles que les journées portes ouvertes et les assemblées publiques. GCT propose les mesures suivantes pour entrer en contact avec les communautés sous-représentées :

- 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.

GCT poursuit les objectifs suivants en ce qui concerne la mobilisation des municipalités et les organismes gouvernementaux (le cas échéant, selon les restrictions liées à la COVID-19) afin qu'ils puissent mieux comprendre le projet proposé, poser des questions et fournir de la rétroaction :

- Faire le point sur le projet avec les municipalités et les organismes gouvernementaux par courriel;
- Communiquer les possibilités de mobilisation communautaire;
- Suivre les préoccupations mentionnées par les municipalités et les organismes gouvernementaux;
- Donner rapidement des réponses officielles aux municipalités et aux organismes gouvernementaux au sujet de leurs préoccupations liées au projet;
- Offrir plusieurs présentations en personne au personnel et au conseil;
- Proposer des visites du site du GCT Deltaport;
- Demander de la rétroaction sur les activités de mobilisation du public et intervenants;
- Prendre en considération la rétroaction sur la conception du projet et en communiquer les résultats.

En plus de ce qui précède, GCT continuera à demander des recommandations aux municipalités et aux représentants élus sur la meilleure façon de faire participer leurs collectivités au projet, comme des lieux pour les journées portes ouvertes ou les événements communautaires suggérés. En plus des données démographiques publiquement disponibles, GCT cherchera à obtenir la rétroaction des gouvernements locaux sur la façon de communiquer avec des populations sous-représentées afin de faire en sorte que les activités de mobilisation sont inclusives et représentatives. D'autres détails sont fournis dans le plan de mobilisation préliminaire du DP4 de GCT.

Compte tenu de l'évolution de la réponse à la pandémie de COVID-19, de ses répercussions et de la capacité des organisations et des individus à donner de la rétroaction à l'heure actuelle, GCT propose que les méthodes numériques de mobilisation suivantes soient utilisées pour que la mobilisation reste forte. Ces méthodes continueront d'être utilisées dans le cadre de la mobilisation si les réunions en personne sont un jour autorisées. À cette fin, GCT va :

- Mettre en place des vidéoconférences sur Zoom pour les petits groupes et sur Facebook Live pour les grands groupes;
- Organiser des assemblées publiques par téléphone pour les personnes qui n'ont pas accès à Internet;
- Faire en sorte que les outils de mobilisation en ligne sont bien distribués et faciles à trouver sur le site Web du projet de GCT;
- Envisager et intégrer d'autres méthodes de mobilisation, comme exigé ou demandé.

## 10 RÉFÉRENCES

### 10.1 DDP

Global Container Terminals. Juillet 2021. Deltaport Expansion Berth 4 Project, Detailed Project Description.

[Cité le 27 Août 2021]. Accessible à :

[https://www.projects.eao.gov.bc.ca/api/public/document/60edde0ff2bad60022390a52/download/Detailed%20Project%20Description\\_final\\_20210709\\_EAO.pdf](https://www.projects.eao.gov.bc.ca/api/public/document/60edde0ff2bad60022390a52/download/Detailed%20Project%20Description_final_20210709_EAO.pdf)

### 10.2 Liste de documents de référence du résumé de la DDP

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://wildlife-species.canada.ca/species-risk-registry/virtual\\_sara/files/Ca-SrkwErs-v00-2019May-Fra.pdf](https://wildlife-species.canada.ca/species-risk-registry/virtual_sara/files/Ca-SrkwErs-v00-2019May-Fra.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)

Administration portuaire de Vancouver Fraser (APVF). 2020. Révision 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>

Administration portuaire de Vancouver. Janvier 2005. Demande d'évaluation environnementale pour le projet du 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>

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>

CIPBEECB. 2020. Deltaport Expansion Berth 4 Project. [Cité le 24 février 2021]. Accessible à : <https://www.projects.eao.gov.bc.ca/p/5f7229183f4bc0002165e839/project-details;currentPage=1;pageSize=10;sortBy=-datePosted;ms=1614193580472>.

BEECB. 2019. Early Engagement Policy Version 1.0. [Cité le 3 juin 2020]. Accessible à : [https://www2.gov.bc.ca/assets/gov/environment/natural-resource-stewardship/environmental-assessments/guidance-documents/2018-act/early\\_engagement\\_policy\\_version\\_1.pdf](https://www2.gov.bc.ca/assets/gov/environment/natural-resource-stewardship/environmental-assessments/guidance-documents/2018-act/early_engagement_policy_version_1.pdf)

Black Quay Consulting. 2021. Container Port Capacity Options on the West Coast of Canada, Update No.1 Report. Préparé pour Global Container Terminals, Vancouver, C.-B.

- CIPBEECB. 2020. Deltaport Expansion Berth 4 Project. [Cité le 24 février 2021]. Accessible à : <https://www.projects.eao.gov.bc.ca/p/5f7229183f4bc0002165e839/project-details;currentPage=1;pageSize=10;sortBy=-datePosted;ms=1614193580472>.
- Commission d'examen. Mars 2020. Rapport de la Commission d'examen fédérale pour le projet du terminal 2 à Roberts Bank; [Cité le 7 avril 2020]. Accessible à : <https://iaac-aeic.gc.ca/050/evaluations/proj/80054?culture=fr-CA>
- Direction des services législatifs. 2019. *Loi constitutionnelle de 1982*. [Cité le 27 juillet 2021]. Accessible à : <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/const/page-12.html#h-39>
- Environnement et Changement climatique Canada (ECCC). 2020. Évaluation stratégique des changements climatiques. [Cité le 31 juillet 2020]. Accessible à : <https://evaluationstrategiquedeschangementsclimatiques.ca/>
- Gaydos, J. K. et N.A. Brown. 2011. Species of Concern within the Salish Sea: Changes from 2002 to 2011. Proceedings of the 2011 Salish Sea Ecosystem Conference, 25-27 octobre 2011, Vancouver, C.-B., 1-12.
- Gouvernement du Canada. 2020. Évaluation stratégique des changements climatiques. [Cité le 30 juillet 2020]. Accessible à : <https://evaluationstrategiquedeschangementsclimatiques.ca/16793/widgets/65884/documents/59028>
- 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>
- 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. [Cité en mai 2014]. Accessible à : <https://iaac-aeic.gc.ca/050/documents/p80054/107589E.pdf>
- IBA Canada. 2020. Boundary Bay- Roberts Bank- Sturgeon Bank (Fraser River Estuary) Delta, Richmond, Surrey, White Rock, Colombie-Britannique. [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>
- Loi sur l'évaluation d'impact* (LEI) L.C. 2019, ch. 28, art 1. Accessible à : <https://laws.justice.gc.ca/fra/lois/i-2.75/index.html>
- 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 (révisé). Regional Growth Strategy Bylaw No. 1134, 2010. Metro Vancouver 2040 Shaping our Future. Adopté par le Conseil du GVRD le 29 juillet 2011 et révisé 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)
- Pêches et des Océans Canada (MPO). 2018. Programme de rétablissement des épaulards résidents (*Orcinus orca*) du nord et du sud au Canada. [Cité en janvier 2021]. Accessible à : [https://www.sararegistry.gc.ca/virtual\\_sara/files/plans/Rs-ResidentKillerWhale-v00-2018Aug-fra.pdf](https://www.sararegistry.gc.ca/virtual_sara/files/plans/Rs-ResidentKillerWhale-v00-2018Aug-fra.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-french.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=F&Geo1=CSD&Code1=5915011&Geo2=CD&Code2=5915&Data=Count&SearchText=Delta&SearchType=Begins&SearchPR=01&B1=All&TABID=1>
- Ville de Delta. 2020. About Delta. [Cité le 26 juillet 2021]. Accessible à : <https://www.delta.ca/discover-delta/about-delta>
- 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>
- Ville de Delta. 2017. Delta's Social Profile – 2017. [Cité le 19 mars 2020]. Accessible à : <https://delta.ca/docs/default-source/human-resources-and-corporate-planning/delta-social-profile.pdf?sfvrsn=8>

## **ANNEXE A**

# **RÉPONSES AU SOMMAIRE DES QUESTIONS**

## ANNEXE A : SOMMAIRE DES QUESTIONS SOULEVÉES COMME INDIQUÉ DANS LE SOMMAIRE CONJOINT DES QUESTIONS ET DE LA MOBILISATION.

Sujet	N°	Sommaire général des questions soulevées	Réponse de GCT	Traité dans la DDP
Accidents et défaillances	1	Potentiel d'effets négatifs sur l'environnement et la santé humaine résultant d'accidents et de défaillances. Cela comprend les collisions, l'échouement, l'allision (l'abordage d'un navire fixe par un navire faisant route) et (ou) les déversements pendant l'exploitation de navires maritimes, et les déversements de matières dangereuses causés par le déraillement d'un train, le transport routier et ferroviaire et (ou) l'exploitation des équipements terrestres.	Comme il est indiqué à la section 7.9 de la DDP de GCT, et conformément aux exigences fédérales et provinciales, l'évaluation d'impact comprendra une évaluation des accidents ou des défaillances possibles.  La portée de l'évaluation d'impact n'a pas encore été établie, ni la portée des facteurs associés à la navigation maritime et au transport routier et ferroviaire. La décision définitive relève des organismes de réglementation fédéraux et provinciaux qui fourniront aux membres du public, aux nations autochtones et à d'autres groupes l'occasion de donner leur avis dans le cadre d'une mobilisation officielle. Celle-ci se tiendra une fois qu'il aura été déterminé que le projet peut passer officiellement à l'étape du processus d'évaluation concertée au terme de la phase de planification/mobilisation préliminaire.	Section 7.9.2 Scénarios d'accidents ou de défaillances
Accidents et défaillances	2	Les effets des accidents et des déversements sur l'environnement différeront au large du plateau continental en raison de la dynamique des différents milieux environnants; la portée de l'évaluation d'impact doit inclure cette zone.	La portée de l'évaluation d'impact n'a pas encore été établie, ni la portée des facteurs associés à la navigation maritime. La décision définitive relève des organismes de réglementation fédéraux et provinciaux qui fourniront aux membres du public, aux nations autochtones et à d'autres groupes l'occasion de donner leur avis dans le cadre d'une mobilisation officielle. Celle-ci se tiendra une fois qu'il aura été déterminé que le projet peut passer officiellement à l'étape du processus d'évaluation concertée au terme de la phase de planification/mobilisation préliminaire.	S.O.
Accidents et défaillances	3	Préoccupation témoignant du fait que le projet ne devrait pas être mis en œuvre jusqu'à ce qu'une analyse adéquate des risques soit effectuée, et jusqu'à ce qu'il y ait en place un programme d'intervention d'urgence de calibre mondial, ainsi que des ressources pour faire face à tout déversement majeur dans l'environnement marin.	Comme il est indiqué à la section 7.9 de la DDP de GCT, et conformément aux exigences fédérales et provinciales, l'évaluation d'impact comprendra une évaluation des accidents ou des défaillances possibles.  Transports Canada est responsable de la navigation maritime au Canada en vertu de la <i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i> . Transports Canada travaille de concert avec d'autres ministères et organismes fédéraux pour s'acquitter de son mandat et de ses responsabilités. En Colombie-Britannique, les principaux partenaires sont la Garde côtière canadienne, l'Administration de pilotage du Pacifique, Environnement et Changement climatique Canada et l'APVF. La Garde côtière canadienne est le principal organisme fédéral chargé d'intervenir de manière appropriée en cas d'incidents de pollution marine.	Section 7.9 Sécurité publique et environnementale
Accidents et défaillances	4	Précisions concernant le type de marchandises transporté, afin de mieux adapter toute intervention d'urgence requise, ainsi qu'une liste des régimes reconnus de dédommagement qui s'appliquent en cas de différents types de déversements.	Bien que cela ne relève pas de la responsabilité ni de l'autorité de GCT, il est entendu que Transports Canada dispose d'une division Marchandises et interface navire-port. Cette division est responsable de la gestion de divers programmes de sécurité maritime axés sur les aspects liés à la sécurité du transport maritime de tous types de cargaisons, y compris les conteneurs.  La responsabilité et l'indemnisation en cas de déversement sont définies aux termes de la <i>Loi sur la responsabilité en matière maritime</i> . En vertu de la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> et des règlements et normes connexes, Transports Canada gère le Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures par des navires qui s'appuie sur la coopération internationale et nationale. La responsabilité et l'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures causée par les navires au Canada sont fondées sur des conventions internationales élaborées par l'Organisation maritime internationale qui visent à faire payer le pollueur.  En cas de déversement d'hydrocarbures par un navire, l'armateur devra assumer la responsabilité du nettoyage. La communauté maritime internationale a adopté, par l'entremise de l'Organisation maritime internationale, un certain nombre de conventions qui régissent la responsabilité des armateurs et les fonds internationaux d'indemnisation. Les régimes d'indemnisation applicables en cas de déversement comprennent l'assurance obligatoire et la limite de responsabilité de l'armateur. Si l'armateur n'est pas responsable du déversement, s'il n'est pas en mesure d'assumer sa responsabilité ou si les dommages excèdent sa limite de responsabilité, une indemnisation additionnelle pourrait être versée à même les fonds internationaux financés par l'industrie et distribués par les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Si les coûts de la pollution par les hydrocarbures causée par les navires excèdent le montant de l'indemnisation offerte en vertu des conventions internationales, la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires aidera à faire en sorte que toutes les victimes sont indemnisées. En 2014, le Canada a également adopté des modifications à la <i>Loi sur la responsabilité en matière maritime</i> en vue de traiter des questions de responsabilité et d'indemnisation en cas d'incidents liés à des substances dangereuses et nocives, notamment la responsabilité stricte de l'armateur et son obligation de souscrire une assurance et la création d'un fonds international.  Dans le cadre du Plan de protection des océans, le gouvernement du Canada travaille également à l'amélioration de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires pour ce qui est de l'indemnisation des personnes touchées par les déversements causés par les navires.	S.O.

## ANNEXE A : SOMMAIRE DES QUESTIONS SOULEVÉES COMME INDIQUÉ DANS LE SOMMAIRE CONJOINT DES QUESTIONS ET DE LA MOBILISATION.



Sujet	N°	Sommaire général des questions soulevées	Réponse de GCT	Traitée dans la DDP
Accidents et défaillances	5	Questions relatives aux personnes qui seront tenues financièrement et physiquement responsables du coût de nettoyage d'un déversement, et recherche de plus de détails sur le plan d'intervention de GCT en cas de déversement.	<p>La responsabilité et l'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures causée par les navires au Canada sont fondées sur des conventions internationales élaborées par l'Organisation maritime internationale qui visent à faire payer le pollueur. Les navires qui transitent par les eaux canadiennes sont tenus de posséder un plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures et de prendre les dispositions nécessaires de concert avec de la Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC) relativement au nettoyage physique d'un déversement d'hydrocarbures. La WCMRC est certifiée par Transports Canada et assure une intervention d'urgence à toute heure du jour ou de la nuit en cas de déversement d'hydrocarbures. Les navires se trouvant dans les eaux canadiennes sont tenus de signaler sans délai tout déversement d'hydrocarbures à la Garde côtière canadienne; par ailleurs, les pollueurs sont responsables du nettoyage de tout déversement et des coûts encourus. Une fois le déversement nettoyé, le gouvernement du Canada mène des enquêtes afin d'en déterminer les causes et travaille de concert avec le pollueur et les partenaires en intervention afin de recouvrer les coûts du nettoyage.</p> <p>En cas de déversement d'hydrocarbures par un navire, l'armateur doit assumer la responsabilité du nettoyage. Si les coûts du déversement excèdent la limite de responsabilité de l'armateur, une indemnisation additionnelle pourrait être versée à même les fonds internationaux financés par l'industrie et distribués par les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Si les coûts de la pollution par les hydrocarbures causée par les navires excèdent le montant de l'indemnisation offerte en vertu des conventions internationales, la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires peut aider à faire en sorte que toutes les victimes sont indemnisées.</p> <p>Comme il est mentionné à la section 7.9 de la DDP de GCT, en plus de son plan d'intervention d'urgence, GCT a conclu des ententes avec Quantum Murray Environmental (intervention d'urgence) et la Western Canada Marine Response Corporation (organisme d'intervention en cas de déversement en milieu marin certifié par Transports Canada) portant sur des mesures d'intervention, d'atténuation et de nettoyage à toute heure du jour ou de la nuit en cas de risque de déversement ou de fuite de substances dangereuses lors de l'exploitation. Le plan d'intervention d'urgence de GCT comprend des mesures d'atténuation et d'intervention en cas de déversement au terminal. En vertu du règlement Spill Reporting Regulation de l'<i>Environmental Management Act</i> (loi sur la gestion de l'environnement), les déversements excédant les quantités à déclaration obligatoire doivent être signalés à l'Emergency Management (gestion des urgences) de Colombie-Britannique. Le conseiller en sûreté, en sécurité et en environnement de GCT, ou son délégué, est chargé de procéder à cette évaluation et de communiquer avec les autorités compétentes en cas de déversement majeur sur le quai.</p> <p>L'évaluation d'impact du DP4 décrira les plans de gestion environnementale, y compris les plans d'intervention en cas de déversement, qui seront élaborés pour la construction, ainsi que les mises à jour des plans de gestion opérationnelle.</p>	Section 7.9 Sécurité publique et environnementale
Environnement acoustique	1	Effets attribuables au bruit qui causent des perturbations sur la population locale. Une évaluation des bruits dans la zone, y compris des récepteurs sensibles, devrait être effectuée. L'évaluation devrait être conforme aux directives de Santé Canada pour comparer les valeurs de référence, le niveau de bruit provenant du projet et les valeurs de référence combinées au niveau de bruit du projet; l'analyse devrait inclure les effets cumulatifs.	L'évaluation d'impact comprendra une analyse du bruit portant sur les effets du bruit provenant du projet conformément aux exigences de Santé Canada et à toutes les autres exigences applicables. L'analyse du bruit permettra d'établir les conditions de base, de déterminer les récepteurs de bruit sensibles, de présenter les niveaux sonores associés au projet et les niveaux de référence, puis de comparer les émissions sonores occasionnées par les activités du projet aux critères pertinents de Santé Canada, aux lignes directrices provinciales et fédérales et aux règlements municipaux. De plus, l'analyse du bruit comprendra une évaluation des effets cumulatifs et les mesures d'atténuation proposées. Les facteurs à examiner et leur portée seront définis dans les Lignes directrices conjointes du projet. Une version préliminaire des Lignes directrices conjointes sera préparée par GCT et transmise à l'AEIC et au BEECB qui en feront l'adaptation en concertation avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux avant de publier la version définitive.	Section 7 Effets possibles du projet
Environnement acoustique	2	Une analyse des options en matière de transport local (transport maritime à courte distance et transport par camion) permettrait d'en évaluer les effets positifs et négatifs sur le niveau de bruit.	L'évaluation d'impact comprendra une analyse du bruit qui tiendra compte de toutes les sources sonores possibles associées aux activités du projet et des effets cumulatifs possibles.	Section 3.4.4 Activités concrètes accessoires au projet, Section 3.9 Solutions de rechange pour la réalisation du projet, Section 7.4 Émissions, rejets et déchets
Environnement acoustique	3	Préoccupations relatives à l'augmentation du bruit des navires et de la pollution lumineuse sur le site du projet, causée par le développement et la mise en œuvre du projet, de même que par l'utilisation accrue des ports et installations dans le futur.	L'évaluation d'impact comprendra des analyses sonores et visuelles des effets possibles des diverses activités associées à toutes les phases du projet, suivies de toute évaluation applicable conformément aux Lignes directrices conjointes.	Section 7.4 Émissions, rejets et déchets

## ANNEXE A : SOMMAIRE DES QUESTIONS SOULEVÉES COMME INDIQUÉ DANS LE SOMMAIRE CONJOINT DES QUESTIONS ET DE LA MOBILISATION.

Sujet	N°	Sommaire général des questions soulevées	Réponse de GCT	Traitée dans la DDP
Solutions de rechange pour la réalisation du projet	1	Précisions quant à la faisabilité d'agrandir Deltaport vers le large, afin d'utiliser un poste d'amarrage du terminal charbonnier adjacent (Westshore) lorsque son bail devra être renouvelé en 2026, ainsi qu'une évaluation des coûts par rapport aux avantages de cette option.	Westshore exploite l'installation de chargement de charbon multiutilisateur de Roberts Bank, en Colombie-Britannique, qui dessert les transporteurs canadiens et américains de charbon métallurgique et thermique. Westshore détient la totalité des installations, des agrandissements et des équipements d'exploitation du terminal, lequel est en activités depuis 1970. Westshore a récemment achevé son tout dernier projet d'agrandissement du terminal, un investissement de plus de 240 millions de dollars canadiens; le terminal a une capacité déclarée de 33 millions de tonnes. Westshore est une société très solide et viable qui a traité en moyenne 30 millions de tonnes par année entre 2017 et 2019 et qui prévoit en traiter plus de 25 millions en 2021. Westshore détient une concession immobilière auprès de l'APVF dont le bail actuel expire le 31 décembre 2026; la société a cinq (5) options de renouvellement qui s'étendent jusqu'en 2066. GCT a déjà rencontré Westshore pour discuter des solutions de rechange possibles au projet d'agrandissement DP4 sur les terrains loués Westshore. Lors de cette rencontre, la direction de Westshore a confirmé que la société est très viable, qu'elle a investi récemment des millions de dollars en dépenses en capital pour assurer la croissance de ses activités et qu'elle possède des contrats avec des clients et avec l'APVF. Il a aussi été conclu que la conversion du premier poste d'amarrage de Westshore et des terrains de service en espace pour conteneurs n'était ni réalisable, ni pratique, ni prudente et que le coût en serait prohibitif, comparativement au projet d'agrandissement DP4 proposé.	Section 3.9 Solutions de rechange pour la réalisation du projet
Solutions de rechange au projet	1	Éclaircissements et précisions quant aux raisons pour lesquelles le port de Prince Rupert n'a pas été considéré comme une solution de rechange au projet.	Dans le cadre d'une évaluation de la capacité du terminal à conteneurs et des projections de volume figurant au Tableau 2 de la DDP, GCT a examiné la possibilité d'augmenter la capacité de Prince Rupert; cependant, pour diverses raisons, cette solution n'est pas considérée comme solution de rechange viable pour répondre au besoin et à l'objectif du DP4. Le plan d'aménagement du territoire de septembre 2020 de l'Administration portuaire de Prince Rupert (APPR) traite de la capacité actuelle et potentielle en conteneurs, en soulignant la capacité annuelle du terminal à conteneurs Fairview est de 1,35 million d'EVP. Sa capacité à long terme est estimée à environ 2,4 millions d'EVP, la prochaine phase d'agrandissement devant être terminée d'ici 2022, soit une augmentation de la capacité annuelle de 1,8 million d'EVP. La difficulté de demeurer pleinement opérationnel pendant la construction constituera un défi de taille durant les futures phases d'agrandissement (au-delà de 1,8 million d'EVP). La construction d'un second terminal à conteneurs à l'extrémité sud de l'île de Kaien d'une capacité possible de 2,5 millions d'EVP est considérée comme la prochaine étape possible de l'augmentation de la capacité du terminal à conteneurs portuaire. Il est important de noter que la réalisation de ce projet devra faire l'objet d'une enquête approfondie et d'une évaluation d'impact avant qu'une décision d'investissement puisse être envisagée. L'APPR a déclaré que le terminal Fairview ne sera pas agrandi au-delà de 1,8 million d'EVP en 2022 et qu'elle n'a pas encore fait appel à l'AEIC pour évaluer la possibilité d'un second terminal à conteneurs à l'extrémité sud de l'île de Kaien; en outre, aucune évaluation n'est en cours. Toutes les grandes compagnies maritimes mondiales de transport de conteneurs font escale au port de Vancouver en raison de la capacité de la chaîne d'approvisionnement à assurer de manière efficace et économique la gestion et la distribution du trafic de conteneurs vers toutes les grandes destinations d'Amérique du Nord. En outre, en raison de son bassin de population, Vancouver affiche une forte demande en importations, ce qui en fait un port d'escale incontournable pour toutes les compagnies maritimes. En moyenne, 33 % de toutes les importations par conteneurs arrivant à Vancouver sont destinées à la région métropolitaine de Vancouver et à la région intérieure de la Colombie-Britannique. Par ailleurs, plus de 47 % de toutes les exportations arrivant à Vancouver proviennent de la Colombie-Britannique et sont essentielles pour les compagnies maritimes afin d'assurer des échanges commerciaux équilibrés par voie ferroviaire conformément aux exigences stipulées dans les ententes avec les sociétés ferroviaires. Le non-respect par les compagnies maritimes des exigences en matière d'échanges commerciaux équilibrés dans l'ensemble des importations et des exportations stipulées dans les ententes avec les sociétés ferroviaires entraîne généralement des pénalités, ce qui oriente la prise de décisions concernant les ports dans lesquels une compagnie maritime effectuera le chargement et le déchargement.	Section 1.3.2 Nécessité et justification du projet

## ANNEXE A : SOMMAIRE DES QUESTIONS SOULEVÉES COMME INDIQUÉ DANS LE SOMMAIRE CONJOINT DES QUESTIONS ET DE LA MOBILISATION.

Sujet	N°	Sommaire général des questions soulevées	Réponse de GCT	Traité dans la DDP
Solutions de rechange au projet	2	Évaluation plus approfondie requise des solutions de rechange, y compris pour savoir si les terres des quais de Fraser Surrey pourraient être réaffectées en vue d'augmenter la capacité en conteneurs.	Après avoir examiné toutes les solutions de rechange possibles au projet, GCT conclut que l'agrandissement proposé de Deltaport constitue la meilleure solution. Comme il est indiqué à la section 3.8 de la DDP, GCT a passé en revue l'analyse des instances gouvernementales et convient que les terminaux sur le fleuve Fraser, y compris le terminal DP World Fraser Surrey (anciennement appelé Fraser Surrey Docks), offrent une capacité de croissance limitée, puisqu'ils ne peuvent pas accueillir les navires postpanamax ni les grands porte-conteneurs, qui ne peuvent naviguer en toute sécurité sur le Fraser. La capacité du terminal DP World Fraser Surrey est limitée par la taille des porte-conteneurs qui peuvent emprunter la voie maritime du tunnel George-Massey et par le rayon de braquage des navires dans le fleuve. Le chenal profond actuel est conçu pour permettre la circulation à double sens de navires mesurant jusqu'à 270 mètres de long, 32,3 mètres de large et 11,5 mètres de tirant d'eau (distance verticale entre la ligne de flottaison et le fond de la coque du navire). En tant que chenal à une voie, le chenal actuel du fleuve Fraser peut accueillir de grands navires, à condition que le tirant d'eau ne dépasse pas 11,5 mètres et que la longueur ne compromette pas la capacité du navire à naviguer en toute sécurité dans les coudes du fleuve ou à faire demi-tour une fois à destination. Selon la compréhension de GCT, pour être autorisé à naviguer sur le fleuve Fraser jusqu'au terminal DP World Fraser Surrey, un porte-conteneurs doit avoir une taille maximale d'environ 5 000 EVP, une longueur totale de 295 m et un tirant d'eau maximal de 11,5 mètres. Il s'agit de la principale raison pour laquelle le terminal DP World Fraser Surrey ne peut accueillir que trois ou quatre petits porte-conteneurs par semaine. Le terminal DP World Fraser Surrey a été vendu en 2020, et il est prévu que le propriétaire actuel continue à y assurer la manutention des conteneurs, des cargaisons en vrac et de marchandises diverses provenant des navires soumis aux restrictions du fleuve Fraser. En outre, les résultats de l'analyse de la taille des navires existants et futurs réalisée par GCT figurent au tableau 6 de la section 3.4.4 de la DDP. À l'heure actuelle, seulement 6 % environ des 364 navires qui font escale à Deltaport chaque année pourraient peut-être emprunter le fleuve Fraser jusqu'au terminal DP World Fraser Surrey. Compte tenu de leur taille, les autres navires, soit une proportion de 94 %, ne peuvent pas emprunter cette voie maritime. Dans le cadre du projet DP4 proposé, il est prévu que la taille des navires ne fera qu'augmenter en raison des économies d'échelle. L'étude des options de capacité sur la côte ouest du Canada (Analysis of capacity options on the West Coast of Canada), réalisée par Black Quay Consulting en 2019, indique que la taille de la flotte de 2 035 navires qui utiliseront Deltaport une fois agrandi selon le projet sera de l'ordre de 10 000 à 17 000 EVP. Aucun de ces navires ne serait en mesure d'emprunter le fleuve Fraser jusqu'au terminal DP World Fraser Surrey, même s'il était possible de réaménager les terrains de manière à accueillir les conteneurs.	Section 1.3 Raison d'être, nécessité et justification du projet
Solutions de rechange au projet	3	Éclaircissements et précisions quant à la nécessité de réaliser à la fois le projet du Terminal 2 à Roberts Bank (RBT2) et le projet d'agrandissement de Deltaport – quatrième poste d'amarrage (DP4) et définition de la façon dont DP4 tiendra compte de RBT2 dans son évaluation des solutions de rechange si RBT2 est approuvé.	À la lumière de multiples études indépendantes et de l'expérience opérationnelle et commerciale de GCT et en tenant compte des projets d'accroissement de la capacité en conteneurs existants, approuvés et connus sur la côte ouest du Canada, il a été établi qu'une capacité supplémentaire de 2,0 à 2,4 millions sera nécessaire dans les années 2030. Cette conclusion est corroborée par l'étude de Black Quay rendue publique qui est mentionnée à la section 10 de la DDP. L'APVF a déjà indiqué sa préférence en faveur de l'exclusion de GCT en tant qu'exploitant du terminal RBT2. Par conséquent, ce projet ne peut être envisagé comme solution de rechange au projet DP4 de GCT, conformément à la définition figurant dans les lignes directrices de l'évaluation d'impact; il ne sera donc pas pris en compte dans l'évaluation des solutions de rechange. Le projet RBT2 est examiné dans le cadre de la justification de la nécessité du projet DP4, conformément à la section 1.3.2 de la DDP. Le projet RBT2 proposé présente de nombreuses inconnues, telles que l'incertitude associée aux approbations des autorités réglementaires, la capacité de l'APVF à obtenir le financement et l'approvisionnement nécessaires à la construction et, par la suite, une analyse de rentabilité réalisable pour soutenir l'approvisionnement de l'exploitant du terminal afin d'assurer la mise en œuvre du projet RBT2. Ainsi, il serait difficile de poursuivre cette voie dans l'évaluation des solutions de rechange au projet DP4. À la lumière de nos connaissances, de nos recherches et de notre expérience, le projet DP4 constitue la meilleure solution sur le plan de la réalisation technique et de la viabilité financière pour assurer la construction d'une capacité en conteneurs concurrentielle au Canada. Plus de détails sont présentés dans l'étude menée par CPCS accessible ici : <a href="https://www.ceaa-acee.gc.ca/050/evaluations/document/130300?culture=fr-CA">https://www.ceaa-acee.gc.ca/050/evaluations/document/130300?culture=fr-CA</a>	Section 1.3.2 Nécessité et justification du projet, Section 1.3.3 Avantages du projet, Section 3.8 Solutions de rechange au projet
Environnement atmosphérique	1	Effets sur la qualité de l'air associés au projet entraînant des répercussions sur les récepteurs sensibles des écosystèmes, la contamination des terres et des plans d'eau à proximité et des répercussions sur les plantes, la faune, le poisson et son habitat, ainsi que la santé humaine.	L'évaluation d'impact comprendra une analyse des effets du projet sur la qualité de l'air et leurs répercussions possibles sur d'autres récepteurs, notamment la santé humaine. Les facteurs à examiner et leur portée seront définis dans les Lignes directrices conjointes du projet. Une version préliminaire des Lignes directrices conjointes sera préparée par GCT et transmise à l'AEIC et au BEECB qui en feront l'adaptation en concertation avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux avant de publier la version définitive.	Section 7.4 Émissions, rejets et déchets

## ANNEXE A : SOMMAIRE DES QUESTIONS SOULEVÉES COMME INDIQUÉ DANS LE SOMMAIRE CONJOINT DES QUESTIONS ET DE LA MOBILISATION.

Sujet	N°	Sommaire général des questions soulevées	Réponse de GCT	Traitée dans la DDP
Environnement atmosphérique	2	Utilisation des Normes nationales de qualité de l'air ambiant, des Objectifs de qualité de l'air ambiant de la C.-B. ou des normes régionales les plus strictes pour entreprendre une évaluation des valeurs de référence, du projet seul et des valeurs de référence combinées au projet; l'évaluation doit inclure les effets cumulatifs.	L'évaluation d'impact comprendra une évaluation de la qualité de l'air qui tiendra compte des effets des émissions atmosphériques générées par les activités du projet énumérées à la section 3.4 de la DDP. L'évaluation de la qualité de l'air portera sur les conditions existantes, les valeurs de référence, les effets associés au projet seul et les effets futurs, ainsi que sur les effets cumulatifs, qui devront tous être conformes aux lignes directrices fédérales et provinciales pertinentes, y compris les objectifs de qualité de l'air de la Colombie-Britannique et les normes canadiennes de qualité de l'air ambiant. Les effets possibles des émissions générées par le projet sur la qualité de l'air de la communauté seront déterminés grâce à l'évaluation du bassin atmosphérique local et de la dispersion atmosphérique. Si une modélisation de la dispersion est jugée nécessaire, elle devra être conforme aux BC Air Quality Dispersion Modelling Guidelines (2015) (lignes directrices en matière de modélisation de la dispersion atmosphérique de C.-B.). Les facteurs à examiner et leur portée seront définis dans les Lignes directrices conjointes du projet. Une version préliminaire des Lignes directrices conjointes sera préparée par GCT et transmise à l'AEIC et au BEECB qui en feront l'adaptation en concertation avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux avant de publier la version définitive.	Section 7.4 Émissions, rejets et déchets, Section 7.11 Effets cumulatifs possibles
Environnement atmosphérique	3	Précisions requises quant à l'utilité d'installer sur les quais des prises de courant comme mesure d'atténuation visant à réduire les émissions, si les navires individuels ne sont pas tenus d'avoir cette technologie.	L'alimentation à quai constitue une mesure d'atténuation efficace pour réduire les émissions de PCA et de GES et améliorer la qualité de l'air à l'échelle locale; en effet, elle réduit les émissions et la consommation en carburant des navires en leur permettant de se brancher au réseau de distribution d'électricité propre et d'éteindre leurs moteurs diesel auxiliaires lorsqu'ils sont à quai. Comme il est indiqué à la section 7.4.1, GCT dispose d'une alimentation à quai au terminal DP3 et prévoit fournir d'autres connexions à quai dans le cadre du projet DP4. Il est certain qu'à l'heure actuelle, les porte-conteneurs ne sont pas tous dotés de la technologie nécessaire pour se brancher à l'alimentation à quai. Cependant, il a été démontré que le branchement d'un seul navire à l'alimentation à quai pendant une escale type permet d'éliminer en moyenne 95 tonnes de polluants atmosphériques, soit l'équivalent du retrait de 20 véhicules de la route pendant un an. La capacité de se brancher à l'alimentation à quai de la flotte de porte-conteneurs qui dessert la côte ouest de l'Amérique du Nord augmente sans cesse à mesure que de nouveaux navires sont mis en service. C'est notamment le cas pour la classe des plus grands navires, que le terminal DP4 est destiné à accueillir. Il convient de noter que les porte-conteneurs à destination de l'ouest de l'Amérique du Nord ont tendance à faire escale à plus d'un port plutôt que de se rendre directement à destination. Cela signifie que les exigences relatives à l'alimentation à quai des navires en Californie touchent les navires qui font escale dans les ports canadiens de la côte ouest. Ainsi, l'alimentation à quai au terminal DP4 devrait constituer une mesure d'atténuation très efficace.	Section 7.4.1 Émissions atmosphériques
Archéologie	1	Répercussions sur les ressources archéologiques au site du projet et incidences sur les sites archéologiques causées par les vagues et l'érosion résultant de la navigation maritime.	Grâce aux études antérieures réalisées dans la région de Roberts Bank, GCT est au courant de l'existence de quatre sites archéologiques et d'un site patrimonial situés à plus d'un kilomètre de la zone du projet. Les vestiges archéologiques les plus probables seraient les fragments de bois des déversoirs de marée pour esturgeons situés autour d'un ancien chenal de marée colmaté qui servait à drainer le passage Canoe et qui traverse le pont-jetée de Roberts Bank à environ 300 à 400 m du rivage. Bien que le projet ne devrait pas perturber les sites archéologiques connus, si un site archéologique est découvert sur des terres provinciales, le projet se poursuivra, au minimum, sous réserve de l'obtention d'un permis de modification en vertu du paragraphe 12.4 de la <i>Heritage Conservation Act</i> (loi sur la conservation du patrimoine de C.-B.). De même, si des travaux archéologiques sont effectués sur des terres fédérales, le projet se poursuivra conformément aux pratiques archéologiques fédérales et aux exigences de conformité, et ce, de concert avec Parcs Canada. Toute modification ou atténuation autorisée du site sera effectuée en consultation et en collaboration avec les nations autochtones afin d'élaborer des mesures d'atténuation adéquates des effets possibles sur le patrimoine. Le projet sera également conforme aux exigences des règlements de la Ville de Delta concernant les propriétés désignées sites du patrimoine. En ce qui concerne les répercussions de la navigation maritime, des études antérieures ont également conclu que les vagues de sillage des navires associées à des projets similaires n'avaient aucun effet négatif sur les sites archéologiques ou patrimoniaux en Colombie-Britannique ou aux États-Unis.	Section 7.7 Effets possibles sur les ressources patrimoniales
Archéologie	2	Demande de réalisation d'une évaluation archéologique d'ensemble et d'une évaluation d'impact archéologique, afin de comprendre les conditions de référence existantes.	Une évaluation archéologique d'ensemble a été menée par Millennia Research Ltd en novembre 2014 ( <a href="https://iaac-aeic.gc.ca/050/documents/p80054/101346E.pdf">https://iaac-aeic.gc.ca/050/documents/p80054/101346E.pdf</a> ) et les conditions archéologiques de référence dans les zones côtières, subtidales et intertidales, y compris la zone intertidale qui chevauche la gare de triage agrandie du terminal DP4, sont bien comprises. Le rapport ne recommande pas que des travaux supplémentaires d'AIA soient effectués dans la zone intertidale; toutefois, d'autres travaux axés sur l'élaboration de mesures d'atténuation adéquates, notamment un protocole en cas de découverte fortuite pour tous les travaux de construction, devraient être entrepris. GCT passe en revue les conclusions et les recommandations du rapport en vue d'éclaircir l'évaluation d'impact et comprend l'importance de protéger les sites archéologiques et patrimoniaux pour les générations futures.	Section 7.7 Effets possibles sur les ressources patrimoniales

## ANNEXE A : SOMMAIRE DES QUESTIONS SOULEVÉES COMME INDIQUÉ DANS LE SOMMAIRE CONJOINT DES QUESTIONS ET DE LA MOBILISATION.

Sujet	N°	Sommaire général des questions soulevées	Réponse de GCT	Traitée dans la DDP
Réserve de terres agricoles	1	Préoccupation due au fait que le projet aura des répercussions négatives sur les terres agricoles environnantes de la Réserve de terres agricoles provinciales, à la fois en raison des particules lourdes et des contaminants atmosphériques qui se déposent sur le sol, et de la conversion des terres de la Réserve en terrains industriels.	Dans le cadre de l'agrandissement de Deltaport proposé, GCT ne prévoit pas de répercussions négatives sur les terres agricoles environnantes de la Réserve de terres agricoles (RTA) provinciale, car le terrain nécessaire au projet d'agrandissement n'est ni situé dans la RTA de la Colombie-Britannique ni assujéti à cette désignation. Comme il est indiqué aux sections 3.9 et 7.5 de la DDP, bien que les voies ferroviaires ne relèvent pas de la responsabilité et de l'autorité de GCT, le projet pourrait exiger des travaux d'amélioration par un tiers qui n'est pas exclusivement associé au projet. Les améliorations précises qui pourraient être requises dans le cadre du projet DP4 n'ont pas encore été déterminées. GCT restera en communication avec les sociétés ferroviaires, lesquelles seraient responsables de la construction et de l'exploitation des travaux d'améliorations pouvant être requis. L'APVF a récemment acquis des terres de la RTA provinciale qui offrent une solution en vue de répondre aux besoins en transport dans la région. Les facteurs liés aux améliorations ferroviaires requises à examiner dans le cadre du projet et leur portée devront faire l'objet d'une nouvelle consultation et d'une mobilisation des organismes concernés, des nations autochtones et des sociétés ferroviaires. Les émissions atmosphériques seront évaluées comme il est indiqué dans la DDP.	Section 7.5 Effets socio-économiques possibles
Changements climatiques et émissions de gaz à effet de serre (GES)	1	Contribution des émissions du projet aux engagements environnementaux du Canada et aux changements climatiques et manière dont cela pourrait influencer sur les objectifs régionaux, provinciaux et fédéraux.	GCT est déterminée à réduire et à prévenir les émissions de GES dans la mesure du possible tout au long de l'avancement du projet. La section 7.4.3 de la DDP fournit une estimation des émissions générées par le projet conformément à l'approche d'ECCC énoncée dans le document d'orientation Évaluation stratégique sur le changement climatique et dans les lignes directrices fédérales et provinciales. Ces données seront actualisées dans l'évaluation d'impact, au besoin. L'évaluation d'impact fournira également une estimation des émissions générées par le projet en fonction des phases de celui-ci, comme il est indiqué à la section 3.4 de la DDP. En outre, elle décrira la prise en compte des meilleures technologies disponibles pour atténuer les émissions de GES générées par le projet et traitera de la mesure dans laquelle les effets associés au projet entravent ou appuient les obligations environnementales et les engagements en matière de changement climatique de la Colombie-Britannique et du Canada.	Section 7.4.3 Émissions de gaz à effet de serre
Changements climatiques et émissions de gaz à effet de serre (GES)	2	Éclaircissements sur la portée des activités incluses dans les estimations d'émissions de GES (y compris les activités concrètes accessoires) et la description des méthodes et des hypothèses utilisées pour quantifier les émissions de GES de chaque activité.	La section 7.4.3 de la DDP répond aux exigences relatives à la portée énoncées dans l'évaluation stratégique des changements climatiques d'ECCC, de même qu'aux exigences fédérales et provinciales pour une DDP. Les méthodes, les hypothèses, les facteurs d'émission et les données permettant de quantifier les émissions de GES sont présentés à la section 7.4.3. Ces renseignements seront actualisés dans l'évaluation d'impact, au besoin. Ils fourniront une quantification des émissions nettes de GES générées durant les différentes phases du projet, y compris la méthodologie, les données, les hypothèses et les facteurs d'émission utilisés pour quantifier les émissions de GES générées par le projet. La portée de l'évaluation répondra aux exigences du document d'orientation Évaluation stratégique des changements climatiques d'ECCC et à toutes les exigences provinciales et fédérales pertinentes.	Section 7.4.3 Émissions de gaz à effet de serre
Changements climatiques et émissions de gaz à effet de serre (GES)	3	Prise en compte des meilleures technologies disponibles, des meilleures pratiques environnementales et des mesures d'atténuation en vue de réduire les émissions de GES.	GCT est déterminée à réduire et à prévenir les émissions de GES dans la mesure du possible par le recours aux meilleures technologies disponibles, à des mesures d'atténuation et aux meilleures pratiques environnementales pendant le déroulement du projet et le processus d'évaluation. Le recours à des technologies à faibles émissions de carbone et à de l'équipement électrique compte parmi les options envisagées par GCT, tandis que des grues de parc électrifiées et des véhicules hybrides/alimentés par batterie sont actuellement envisagés pour le projet. Les meilleures technologies disponibles continueront d'être examinées conformément au document d'orientation Évaluation stratégique des changements climatiques d'ECCC. L'évaluation d'impact fournira également une description des meilleures technologies disponibles pour atténuer les émissions de GES associées au projet et traitera de la mesure dans laquelle les effets possibles du projet entravent ou appuient les obligations environnementales et les engagements en matière de changement climatique de la Colombie-Britannique et du Canada.	Section 7.4.3 Émissions de gaz à effet de serre
Changements climatiques et émissions de gaz à effet de serre (GES)	4	Éclaircissements sur le type d'activités qui auraient des répercussions sur les puits de carbone par type d'écosystème.	Conformément aux exigences du document d'orientation Évaluation stratégique des changements climatiques de l'ECCC, la section 7.4.3 de la DDP fournit une description des activités qui pourraient avoir des répercussions sur les puits de carbone. L'évaluation d'impact permettra d'analyser plus en profondeur l'impact du projet sur les puits de carbone, y compris les zones terrestres directement touchées par le projet en fonction du type d'écosystème.	Section 7.4.3 Émissions de gaz à effet de serre
Culture	1	Domages causés par l'ingérence culturelle, la perte de l'identité culturelle ou l'accès limité aux territoires traditionnels et l'accès réduit aux aliments traditionnels, et possibilités que le projet entraîne des effets cumulatifs importants sur des aspects de l'usage courant par les Autochtones et sur leur patrimoine culturel.	L'évaluation d'impact permettra d'analyser les effets possibles du projet sur les intérêts autochtones, y compris les ressources destinées à des fins traditionnelles. Les effets cumulatifs seront également abordés dans le cadre de l'évaluation d'impact lorsqu'il n'est pas possible d'atténuer complètement les effets résiduels. Les renseignements recueillis durant les activités de mobilisation seront inclus dans la demande d'évaluation d'impact et, avec le consentement des nations autochtones concernées, à titre de documents accompagnant la demande afin d'aborder plus en détail les effets possibles du projet sur les intérêts autochtones. GCT s'engage à poursuivre ses échanges et ses consultations avec les nations autochtones touchées et est impatiente de poursuivre ses efforts de mobilisation continue afin de mieux comprendre cet enjeu. Les facteurs à examiner et leur portée seront définis dans les Lignes directrices conjointes du projet. Une version préliminaire des Lignes directrices conjointes sera préparée par GCT et transmise à l'AEIC et au BEECB qui en feront l'adaptation en concertation avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux avant de publier la version définitive.	Section 7.8 Compréhension préliminaire par GCT des effets possibles des activités du projet sur les intérêts autochtones

## ANNEXE A : SOMMAIRE DES QUESTIONS SOULEVÉES COMME INDIQUÉ DANS LE SOMMAIRE CONJOINT DES QUESTIONS ET DE LA MOBILISATION.

Sujet	N°	Sommaire général des questions soulevées	Réponse de GCT	Traitée dans la DDP
Culture	2	Effets sur les mammifères marins qui pourraient entraîner des effets sur la spiritualité, la culture, l'héritage, la cosmologie et la mythologie des peuples autochtones.	L'évaluation d'impact comprendra une analyse des effets du projet sur les mammifères marins. La portée de l'analyse des effets sur les mammifères marins et de leurs répercussions sur la spiritualité, la culture, l'héritage, la cosmologie et la mythologie des peuples autochtones n'a pas encore été définie. Les connaissances des nations autochtones seront également intégrées à l'évaluation. Les facteurs à examiner et leur portée seront définis dans les Lignes directrices conjointes du projet. Une version préliminaire des Lignes directrices conjointes sera préparée par GCT et transmise à l'AEIC et au BEECB qui en feront l'adaptation en concertation avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux avant de publier la version définitive. GCT reconnaît cet enjeu et est impatiente de poursuivre ses efforts de mobilisation continue durant ce processus.	Section 7.8 Compréhension préliminaire par GCT des effets possibles des activités du projet sur les intérêts autochtones
Culture	3	Effets de l'augmentation des activités de navigation maritime sur la santé culturelle, y compris en raison d'un accès réduit aux sites de pêche et de cueillette, d'une capacité réduite de se déplacer à bord de petits bateaux pour des voyages de subsistance et des effets sur d'importants mammifères marins culturels, comme l'épaulard résident du Sud (ERS).	GCT comprend les préoccupations concernant les effets cumulatifs de l'activité maritime sur l'usage maritime et accueille favorablement les initiatives du gouvernement fédéral et des nations autochtones et d'autres initiatives telles que l'évaluation des effets cumulatifs du transport maritime de Transports Canada dans le cadre du Plan de protection des océans et l'Initiative de la mer des Salish dans le cadre du projet d'expansion de l'oléoduc Trans Mountain. Ces initiatives visent à évaluer les effets cumulatifs sur le plan stratégique, plutôt que sur le plan du projet. GCT souhaite soutenir ces initiatives et s'appuiera sur les résultats dans le cadre de l'évaluation d'impact afin de comprendre le rôle du terminal DP4. L'augmentation du nombre de navires faisant escale à GCT devrait être faible par rapport à la hausse du volume de conteneurs expédiés (augmentation d'environ 14 % du transport maritime par rapport à une hausse d'environ 83 % du volume de conteneurs), et très faible par rapport au transport maritime actuel dans la mer des Salish. Une analyse de l'usage maritime sera menée dans le cadre de l'évaluation d'impact, et GCT s'engage à travailler de concert avec les nations autochtones et les autres utilisateurs du milieu marin afin de prévenir les effets sur l'usage maritime. L'expérience de GCT en matière d'exploitation de Deltaport et de Vanterm et ses relations étroites avec les compagnies maritimes lui permettront de soutenir ce processus. L'épaulard résident du Sud (ERS) sera évalué dans le cadre de l'évaluation d'impact et un permis en vertu de la <i>Loi sur les espèces en péril</i> pourrait être requis. GCT comprend sa responsabilité en matière d'exploitation et de construction de bâtiments dans l'habitat essentiel de l'ERS depuis de nombreuses années et reconnaît le travail considérable effectué à l'heure actuelle en vue de mieux comprendre les effets cumulatifs sur l'ERS et de protéger cette espèce emblématique. En outre, GCT analyse certaines études particulières pour éclairer l'évaluation d'impact sur des enjeux clés, notamment le bruit sous-marin et la présence de nourriture et entend, pour ce faire, collaborer avec les nations autochtones et les chercheurs, en plus des spécialistes au sein de l'équipe de GCT.	Section 7.8 Compréhension préliminaire par GCT des effets possibles des activités du projet sur les intérêts autochtones
Effets cumulatifs	1	Effets cumulatifs (y compris ceux du transport maritime) sur l'écosystème de la mer des Salish, l'estuaire du fleuve Fraser, la qualité de l'air, le bruit et les vibrations, la perturbation sensorielle, les oiseaux migrateurs, les zones humides, le bruit sous-marin, les épaulards résidents du Sud, les poissons et leur habitat, les espèces sauvages, les changements climatiques, ainsi que le patrimoine culturel immatériel.	Les facteurs à examiner et leur portée seront définis dans les Lignes directrices conjointes du projet. Une version préliminaire des Lignes directrices conjointes sera préparée par GCT et transmise à l'AEIC et au BEECB qui en feront l'adaptation en concertation avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux avant de publier la version définitive.	Section 7.11 Effets cumulatifs possibles
Effets cumulatifs	2	Absence d'une base de référence appropriée à partir de laquelle il serait possible de mesurer les effets cumulatifs existants, et la nécessité d'une évaluation holistique des effets cumulatifs, en intégrant les connaissances autochtones relatives à tous les aménagements passés et présents, pour éclairer l'évaluation d'impact du DP4.	GCT reconnaît l'importance de l'évaluation des effets cumulatifs et des effets possibles du projet sur les droits et les intérêts autochtones et se réjouit de collaborer avec toutes les nations autochtones afin d'intégrer les connaissances autochtones à l'évaluation du projet, sans se limiter à l'évaluation des effets cumulatifs. GCT espère fournir une évaluation fondée sur les connaissances autochtones et la science occidentale tout en poursuivant ses échanges avec les nations autochtones sur les types de connaissances autochtones qui existent.	Section 7.11 Effets cumulatifs possibles, Section 7.8 Compréhension préliminaire par GCT des effets possibles des activités du projet sur les intérêts autochtones
Effets cumulatifs	3	Demande visant à ce que l'évaluation des effets cumulatifs englobe les 40 projets d'infrastructure différents en cours de réalisation dans le cadre du programme Greater Vancouver 2030.	Pour déterminer les effets cumulatifs sur une composante valorisée donnée, les effets résiduels du projet seront évalués en combinaison avec les effets possibles d'autres projets raisonnablement prévisibles (projets proposés [divulgaration publique] ou dont la construction a été approuvée, mais qui ne sont pas encore amorcés) et les activités qui chevauchent les effets du projet. Les facteurs à examiner et leur portée seront définis dans les Lignes directrices conjointes du projet. Une version préliminaire des Lignes directrices conjointes sera préparée par GCT et transmise à l'AEIC et au BEECB qui en feront l'adaptation en concertation avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux avant de publier la version définitive.	Section 7.11 Effets cumulatifs possibles

## ANNEXE A : SOMMAIRE DES QUESTIONS SOULEVÉES COMME INDIQUÉ DANS LE SOMMAIRE CONJOINT DES QUESTIONS ET DE LA MOBILISATION.

Sujet	N°	Sommaire général des questions soulevées	Réponse de GCT	Traitée dans la DDP
Effets cumulatifs	4	Effets cumulatifs sur la capacité des groupes autochtones à utiliser actuellement les terres et les ressources à des fins traditionnelles, à vivre selon leur culture, à exercer leur gouvernance, et répercussions sur les droits autochtones; cela comprend la mesure dans laquelle la capacité d'exercer ces droits a déjà été perdue.	L'évaluation d'impact devra comprendre une analyse de l'utilisation actuelle des terres et des ressources à des fins traditionnelles. Elle inclura également les effets cumulatifs sur les composantes valorisées biophysiques, tels que les répercussions sur les populations fauniques et les sites utilisés à des fins traditionnelles, en reconnaissant que la capacité actuelle à exercer un droit autochtone peut déjà être limitée en raison de facteurs tels que des projets de développement antérieurs. GCT s'engage à poursuivre sa collaboration avec les nations autochtones afin de mieux comprendre les conditions de base et de soutenir l'analyse des effets sur les peuples autochtones qui résultent des changements à l'environnement et sur les conditions sanitaires, sociales et économiques qui pourraient résulter du projet. Les facteurs à examiner et leur portée seront définis dans les Lignes directrices conjointes du projet. Une version préliminaire des Lignes directrices conjointes sera préparée par GCT et transmise à l'AEIC et au BEECB qui en feront l'adaptation en concertation avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux avant de publier la version définitive.	Section 7.8 Compréhension préliminaire par GCT des effets possibles des activités du projet sur les intérêts autochtones
Effets cumulatifs	5	Capacité des nations autochtones à participer de manière significative à la gestion de ces effets.	GCT s'engage à poursuivre sa collaboration avec les nations autochtones tout au long du processus d'évaluation d'impact et, si le projet reçoit les approbations nécessaires et passe à la phase de construction, à travailler de concert avec celles-ci pour conclure des ententes mutuellement avantageuses afin de gérer les effets possibles dans le futur. GCT désire savoir de quelle manière les nations autochtones souhaitent participer à l'évaluation et à la gestion des effets cumulatifs, pour pouvoir ensuite discuter des différentes possibilités. GCT accueille favorablement les échanges sur cet enjeu et est impatiente de poursuivre ses efforts de mobilisation continue dans le cadre de l'avancement de l'évaluation d'impact.	Section 8.4 Sommaire de la mobilisation préliminaire avec les nations autochtones, Section 8.7 Sommaire des activités de mobilisation prévues et des possibilités de collaboration
Effets cumulatifs	6	Intérêt pour les plans à long terme qui consistent à évaluer les effets cumulatifs de l'augmentation du trafic des navires et des pétroliers à destination et en provenance du site avant, pendant et après la construction, ainsi que dans le futur.	GCT comprend l'importance de l'analyse des effets cumulatifs, y compris ceux associés à l'augmentation du trafic maritime dans la mer des Salish. Certains des problèmes soulevés ne relèvent pas de la responsabilité ni de l'autorité de GCT, puisque GCT, y compris dans le cadre du projet DP4, n'accueillera pas de pétroliers, mais seulement des porte-conteneurs. La question des effets cumulatifs sera abordée dans le cadre de l'évaluation d'impact. GCT accueille favorablement les échanges sur cet enjeu et est impatiente de poursuivre ses efforts de mobilisation dans le cadre de l'avancement du processus d'évaluation du projet.	Section 7.11 Effets cumulatifs possibles
Générationnelles actuelles et futures	1	On craint qu'une dégradation plus poussée de Roberts Bank atteigne un point de non-retour, ce qui réduira la qualité de vie des résidents de la vallée du bas Fraser, en plus de détruire les ressources naturelles pour les générations futures.	GCT reconnaît l'importance que revêt Roberts Bank pour les résidents de la vallée du bas Fraser. L'évaluation d'impact comprendra des mesures d'atténuation et des programmes de surveillance pour prévenir, minimiser, restaurer ou compenser les effets possibles du projet. GCT accueille favorablement la poursuite des échanges sur cet enjeu et des efforts continus de mobilisation et de consultation.	Section 7.13 Approches d'atténuation et de gestion, Section 7.14 Surveillance
Répercussions différentes sur des personnes et des groupes représentatifs de la diversité	1	Répercussions différentes en fonction du sexe et du genre, pouvant inclure des groupes définis selon l'âge, le lieu de résidence, l'ethnicité, le statut socio-économique, la situation d'emploi ou le handicap, de diverses manières, y compris les suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>les possibilités d'emploi;</li> <li>l'accès aux revenus;</li> <li>l'accès à un logement sûr et abordable;</li> <li>les indemnités ou avantages et un investissement accru dans la collectivité locale;</li> <li>les rôles en matière de prise de décisions pour les innovations et nouvelles technologies;</li> <li>l'accès à des services et à des programmes qui tiennent compte de la perspective, des connaissances et des expériences des personnes et des collectivités.</li> </ul>	L'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) sera utilisée pour recueillir des données ventilées selon le genre et évaluer d'autres facteurs de vulnérabilité, notamment l'âge, le sexe, l'origine ethnique, la présence d'un handicap et le statut socio-économique, et ce, à l'aide de l'évaluation des composantes valorisées des piliers social, économique et sanitaire. Une ventilation plus poussée pourrait être utilisée, si cela s'avère pertinent. Des recherches et des consultations pertinentes sur le plan culturel seront menées pour obtenir des données quantitatives et qualitatives inclusives. Les conclusions de l'ACS+ serviront à l'élaboration de la méthodologie d'évaluation et à la conception des mesures d'atténuation et d'amélioration, afin de garantir une distribution équitable des avantages et des occasions économiques générés par le projet. Les membres de l'équipe de GCT ont également suivi la formation ACS+ et sont prêts à poursuivre les efforts de mobilisation et de consultation sur cette question.	Section 7.5 Effets socio-économiques possibles
Répercussions différentes sur des personnes et des groupes représentatifs de la diversité	2	Possibilité que le projet crée des inégalités ou exacerbe les inégalités existantes.	Une analyse de genre et de diversité (ACS+) sera menée pour recueillir des données socio-économiques détaillées et ventilées en fonction, notamment, du sexe, de l'âge, de la présence d'un handicap et du statut socio-économique. Dans le cadre de cette analyse, les liens entre les inégalités et les différents niveaux communautaires seront examinés. De même, les répercussions sur les populations vulnérables et les inégalités dans plusieurs domaines (par exemple, l'emploi et l'accès aux soins de santé) seront évaluées. Des échanges avec les Autochtones et le grand public, ainsi que des entretiens avec des personnes-ressources clés, auront lieu pour comprendre la perception des risques, les obstacles existants, ainsi que les lacunes et les besoins précis. Les données serviront au suivi des inégalités et à la conception de mesures d'atténuation et d'amélioration des effets économiques, afin de garantir une répartition équitable des avantages et des occasions économiques générés par le projet.	Tableau 14 Liste des études de référence prévues pour le projet, Section 7.5 Effets socio-économiques possibles

## ANNEXE A : SOMMAIRE DES QUESTIONS SOULEVÉES COMME INDIQUÉ DANS LE SOMMAIRE CONJOINT DES QUESTIONS ET DE LA MOBILISATION.

Sujet	N°	Sommaire général des questions soulevées	Réponse de GCT	Traité dans la DDP
Conditions économiques	1	Effets du projet sur l'économie locale et régionale (y compris le tourisme de la C.-B. et les pêches commerciales), la création d'emplois locaux et la main-d'œuvre.	Dans le cadre de l'évaluation du projet, GCT effectuera une analyse économique et fournira une évaluation objective de la contribution du projet à l'économie locale et régionale, 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. Les facteurs à examiner et leur portée seront définis dans les Lignes directrices conjointes du projet. Une version préliminaire des Lignes directrices conjointes sera préparée par GCT et transmise à l'AEIC et au BEECB qui en feront l'adaptation en concertation avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux avant de publier la version définitive.	Tableau 14 Liste des études de référence prévues pour le projet, Section 7.5 Effets socio-économiques possibles
Conditions économiques	2	Prise en compte des obstacles à l'emploi pour les groupes sous-représentés et des stratégies de recrutement pour veiller à ce qu'ils soient représentés.	Les obstacles actuels à l'éducation et à la formation, ainsi qu'à la capacité à obtenir et à garder un emploi parmi les populations autochtones et non autochtones seront examinés. Les données pourraient être tirées de sources telles que l'Industry Training Authority et le Centre de collaboration national de la santé autochtone. Il se peut qu'une étude secondaire soit menée par l'entremise d'entretiens avec des personnes-ressources clés. Une approche axée sur le genre et l'équité sera envisagée pour concevoir des mesures d'atténuation et d'amélioration des effets économiques afin de garantir une répartition équitable des avantages et des occasions économiques générés par le projet. GCT tiendra également des consultations avec l'Association des employeurs maritimes de la Colombie-Britannique et l'International Longshore and Warehouse Union au sujet des stratégies d'embauche.	Section 7.5 Effets socio-économiques possibles, Section 3.7.3 Environnement de l'effectif
Conditions économiques	3	Effets du projet sur les collectivités autochtones et détails relatifs aux mesures de compensation, y compris l'indemnisation d'urgence, pour toute répercussion, ainsi que sur la manière dont la richesse générée sera partagée et redistribuée.	Grâce à une mobilisation continue, GCT a déterminé les effets environnementaux et socio-économiques possibles sur les communautés autochtones. GCT poursuivra ses efforts de mobilisation auprès des communautés autochtones en vue d'élaborer des méthodes d'évaluation et des mesures d'atténuation et d'amélioration adéquates sur le plan culturel. Les facteurs à examiner et leur portée seront définis dans les Lignes directrices conjointes du projet. Une version préliminaire des Lignes directrices conjointes sera préparée par GCT et transmise à l'AEIC et au BEECB qui en feront l'adaptation en concertation avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux avant de publier la version définitive.	Section 8.4 Sommaire de la mobilisation préliminaire avec les nations autochtones
Conditions économiques	4	Précisions quant à l'exactitude des projections du marché pour l'industrie du transport maritime par conteneurs.	Les projections et les prévisions du marché pour l'industrie du transport maritime par conteneurs sont fournies par des conseillers spécialisés en économie mondiale. Le secteur portuaire est étroitement lié aux fluctuations de l'activité économique mondiale et du commerce international. Les projections du marché comprennent généralement trois scénarios distincts, soit des prévisions à la baisse et à la hausse et des prévisions moyennes. Les prévisions utilisées pour établir la nécessité du projet DP4 sont fondées sur l'analyse prévisionnelle moyenne fournie par Black Quay en 2019. Le trafic de conteneurs sur la côte ouest du Canada a connu un taux de croissance annuel composé moyen de 4,1 % par année de 2010 à 2020 et s'est avéré conforme aux prévisions de marché antérieures. En 2020, la croissance annuelle a chuté en dessous du taux de croissance annuel composé moyen à seulement 2 %, en grande partie en raison de la pandémie de COVID-19. GCT prévoit une mise à jour du précédent rapport prévisionnel de Black Quay lors de la préparation de l'évaluation du projet afin de mieux déterminer les effets de la COVID-19 sur l'activité globale et les développements du commerce international.	Section 1.3.2 Nécessité et justification du projet
Conditions économiques	5	Crainte que les coûts de renonciation pour la mise en œuvre du projet soient plus élevés que les avantages prévus en raison de lacunes dans les données d'évaluation des avantages procurés par l'environnement local.	GCT reconnaît cette crainte et l'importance des nombreuses valeurs que Roberts Bank apporte à notre communauté. Notre longue expérience d'exploitation, y compris les projets d'agrandissement passés à Deltaport, nous a permis d'acquérir une compréhension approfondie de ces valeurs, et GCT s'engage à prévenir et à réduire les répercussions dans la mesure du possible en travaillant de concert avec les nations autochtones, les organismes de réglementation, les membres du public et les différents groupes d'intervenants.	S.O.
Écosystèmes	1	Effets du projet sur les écosystèmes vulnérables de l'estuaire du fleuve Fraser et de la mer des Salish, y compris sur les zones humides et les habitats essentiels des oiseaux, lesquels sont très importants à l'échelle mondiale.	L'évaluation d'impact tiendra compte des effets possibles du projet sur les zones humides et l'habitat faunique dans le cadre de l'évaluation des ressources marines. L'habitat marin sera cartographié et les possibilités d'éviter, de minimiser, de restaurer ou de compenser les effets négatifs possibles sur les écosystèmes vitaux seront déterminées. Les facteurs à examiner et leur portée seront définis dans les Lignes directrices conjointes du projet et seront confirmés par des échanges supplémentaires avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux.	Section 7.2 Effets possibles relativement aux exigences en vertu de la <i>Loi sur l'évaluation d'impact</i> . Section 7.3 Effets environnementaux possibles sur des terres fédérales situées dans une province autre que celle où le projet doit être réalisé ou à l'extérieur du Canada
Effets de l'environnement sur le projet	1	Effets de l'environnement sur le projet, comme les tremblements de terre, les changements climatiques et l'élévation du niveau de la mer.	L'évaluation d'impact comprendra une analyse de tout changement au projet qui pourrait être causé par l'environnement, conformément aux exigences énoncées au paragraphe 22 (1) (j) de la <i>Loi sur l'évaluation d'impact</i> et aux exigences provinciales. L'évaluation décrira les facteurs environnementaux tels que les conditions météorologiques extrêmes, les risques naturels et les changements climatiques, en plus d'inclure des mesures d'atténuation visant à réduire la probabilité d'effets sur le projet. Les Lignes directrices conjointes présenteront les événements concernés dans la section « Effets de l'environnement sur le projet ». Une version préliminaire des Lignes directrices conjointes sera préparée par GCT et transmise à l'AEIC et au BEECB qui en feront l'adaptation en concertation avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux avant de publier la version définitive.	Section 7.10 Effets de l'environnement sur le projet

## ANNEXE A : SOMMAIRE DES QUESTIONS SOULEVÉES COMME INDIQUÉ DANS LE SOMMAIRE CONJOINT DES QUESTIONS ET DE LA MOBILISATION.

Sujet	N°	Sommaire général des questions soulevées	Réponse de GCT	Traité dans la DDP
Effets de l'environnement sur le projet	2	Précisions requises relativement à l'intégration de considérations liées aux changements climatiques lors de la conception du projet et l'élaboration de plans de compensation de l'habitat.	Conformément aux exigences énoncées dans l'évaluation stratégique des changements climatiques d'ECCC et aux exigences fédérales et provinciales, une évaluation de la résilience climatique sera requise pour évaluer la capacité du projet et de sa conception à anticiper, à résister, à se rétablir et à s'adapter en ce qui concerne les risques liés au climat. Les plans de compensation des habitats seront élaborés conformément aux exigences fédérales et provinciales. Dans le cadre de l'évaluation d'impact, les Lignes directrices conjointes fourniront des renseignements sur la résilience du projet en fonction des risques liés aux répercussions actuelles et futures des changements climatiques. Une version préliminaire des Lignes directrices conjointes sera préparée par GCT et transmise à l'AEIC et au BEECB qui en feront l'adaptation en concertation avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux avant de publier la version définitive.	Section 1.4 Exigences réglementaires en matière d'évaluation environnementale
Processus d'évaluation environnementale et d'évaluation d'impact	1	Préoccupations relatives à la crédibilité de l'information générée pendant le processus d'évaluation et à l'occasion de participer au processus.	GCT estime que cette question ne relève pas de sa responsabilité ni de son autorité. GCT soumettra cette question au BEECB et à l'AEIC qui pilotent le processus d'évaluation d'impact et sont les mieux placés pour y répondre.	S.O.
Processus d'évaluation environnementale et d'évaluation d'impact	2	Préoccupations relatives à la confiance du public envers le processus d'évaluation, y compris la nécessité d'une ouverture et d'une transparence accrues concernant le processus et les possibilités de mobiliser le public de manière significative.	GCT estime que cette question ne relève pas de sa responsabilité ni de son autorité. GCT soumettra cette question au BEECB et à l'AEIC qui pilotent le processus d'évaluation d'impact et sont les mieux placés pour y répondre.	S.O.
Processus d'évaluation environnementale et d'évaluation d'impact	3	Clarification sur la portée de l'évaluation d'impact, y compris les effets engendrés par les activités routières, ferroviaires et de transport maritime.	Les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux devront déterminer la portée de l'évaluation d'impact, tout en reconnaissant que certaines questions ne relèvent pas de la responsabilité et de l'autorité de GCT. L'AEIC et le BEECB fourniront aux membres du public, aux nations autochtones et à d'autres groupes l'occasion de donner leur avis dans le cadre d'une mobilisation officielle sur la portée de l'évaluation du projet DP4 et sur les facteurs dont il faut tenir compte, une fois qu'il aura été déterminé que le projet peut passer officiellement à l'étape du processus d'évaluation concertée au terme de la phase de mobilisation/planification préliminaire.	S.O.
Processus d'évaluation environnementale et d'évaluation d'impact	4	Clarification sur la façon dont la taille des navires sera évaluée, par opposition à une simple augmentation du nombre.	La portée de l'évaluation d'impact n'a pas encore été établie, ni la portée des facteurs associés à la navigation maritime. La décision définitive relève des organismes de réglementation fédéraux et provinciaux qui fourniront aux membres du public, aux nations autochtones et à d'autres groupes l'occasion de donner leur avis dans le cadre d'une mobilisation officielle. Celle-ci aura lieu une fois qu'il aura été déterminé que le projet peut passer officiellement à l'étape du processus d'évaluation concertée au terme de la phase de planification/mobilisation préliminaire.	S.O.
Processus d'évaluation environnementale et d'évaluation d'impact	5	Les effets doivent être évités, et des mesures d'atténuation doivent être prises dans la mesure du possible, y compris la remise en état, la plantation d'espèces indigènes, l'élimination d'espèces envahissantes, une surveillance efficace et la mise en place d'ouvertures dans le Roberts Bank et le pont-jetée ferroviaire.	L'objectif de GCT est de réduire dans la mesure du possible l'empreinte du projet en visant d'emblée à éviter les répercussions (y compris les effets directs, indirects et cumulatifs). GCT a déjà procédé à l'ajustement de certaines composantes du projet à la lumière des commentaires reçus des nations autochtones, des intervenants et des organismes, notamment en réduisant au minimum l'agrandissement à l'ouest du pont-jetée. GCT est également au courant de l'existence d'ouvertures hydrauliques sur le pont-jetée de Roberts Bank. GCT est impatiente de poursuivre sa collaboration avec les organismes de réglementation, les nations autochtones, le public et les intervenants afin de mieux comprendre et d'évaluer les valeurs qui revêtent une grande importance, y compris les mesures d'atténuation et de compensation adéquates lorsque les répercussions sont inévitables.	Section 7.12 Détermination des effets possibles, Section 7.13 Approches d'atténuation et de gestion, Section 7.14 Surveillance
Poisson et habitat du poisson	1	Effets sur le poisson et son habitat (dont le saumon et le crabe) en raison de la destruction et de la dégradation des habitats, du dragage, du bruit et des vibrations lors de l'enfoncement des pieux, des obstacles à la migration et de la mortalité.	L'évaluation d'impact tiendra compte des effets possibles du projet sur les poissons et leur habitat dans le cadre de l'évaluation des ressources marines. L'habitat marin sera cartographié et les possibilités d'éviter, de minimiser, de restaurer ou de compenser les effets négatifs possibles sur les écosystèmes vitaux seront déterminées. Les facteurs à examiner et leur portée seront définis dans les Lignes directrices conjointes du projet. Une version préliminaire des Lignes directrices conjointes sera préparée par GCT et transmise à l'AEIC et au BEECB qui en feront l'adaptation en concertation avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux avant de publier la version définitive.	Section 7.2.1 Poisson et habitat du poisson et espèces aquatiques
Poisson et habitat du poisson	2	Effets sur les poissons causés par les changements dans la qualité de l'eau de mer et la remise en suspension des sédiments.	L'évaluation d'impact tiendra compte des effets possibles des changements dans la qualité de l'eau causés par le projet sur les poissons et leur habitat dans le cadre de l'évaluation des ressources marines. Les possibilités d'éviter, de minimiser, de restaurer ou de compenser les effets négatifs possibles sur les espèces de poissons vitales seront déterminées. Les facteurs à examiner et leur portée seront définis dans les Lignes directrices conjointes du projet. Une version préliminaire des Lignes directrices conjointes sera préparée par GCT et transmise à l'AEIC et au BEECB qui en feront l'adaptation en concertation avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux avant de publier la version définitive.	Section 7.2.1 Poisson et habitat du poisson et espèces aquatiques

## ANNEXE A : SOMMAIRE DES QUESTIONS SOULEVÉES COMME INDIQUÉ DANS LE SOMMAIRE CONJOINT DES QUESTIONS ET DE LA MOBILISATION.

Sujet	N°	Sommaire général des questions soulevées	Réponse de GCT	Traitée dans la DDP
Poisson et habitat du poisson	3	Effets sur les peuples autochtones et leurs droits en raison des effets négatifs sur les poissons.	L'évaluation d'impact doit analyser les effets sur les intérêts autochtones, lesquels comprennent les droits de récolte, y compris le poisson. Les facteurs à examiner et leur portée seront définis dans les Lignes directrices conjointes du projet et seront confirmés par des échanges supplémentaires avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux. GCT s'engage à poursuivre les consultations sur cette question et ses efforts de mobilisation continue durant ce processus.	Section 7.8 Compréhension préliminaire par GCT des effets possibles des activités du projet sur les intérêts autochtones
Poisson et habitat du poisson	4	Demande visant à obtenir une description claire des mesures qui permettront d'éviter et d'atténuer les effets sur le poisson et son habitat et une description des mesures de compensation pour tout effet résiduel persistant malgré la mise en place de mesures d'évitement et d'atténuation. Les mesures doivent démontrer leur efficacité et leur faisabilité.	L'évaluation d'impact tiendra compte des effets possibles du projet sur les poissons et leur habitat dans le cadre de l'évaluation des ressources marines. L'habitat marin sera cartographié et les possibilités d'éviter, de minimiser, de restaurer ou de compenser les effets négatifs possibles sur les écosystèmes vitaux seront clairement définies, y compris leur efficacité et faisabilité. Les facteurs à examiner et leur portée seront définis dans les Lignes directrices conjointes du projet. Une version préliminaire des Lignes directrices conjointes sera préparée par GCT et transmise à l'AEIC et au BEECB qui en feront l'adaptation en concertation avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux avant de publier la version définitive.	Section 7.2.1 Poisson et habitat du poisson et espèces aquatiques
Poisson et habitat du poisson	5	On craint que le projet nuise aux programmes existants de remise en état de l'environnement, ainsi qu'aux engagements provinciaux et fédéraux visant à restaurer les ressources (y compris les poissons) dans le fleuve Fraser.	GCT reconnaît l'importance du fleuve Fraser et soutiendra tous les efforts de restauration applicables en ce qui concerne les poissons et leur habitat dans le fleuve Fraser. L'évaluation d'impact sera conforme aux engagements fédéraux et provinciaux relativement aux poissons et à leur habitat dans le fleuve Fraser. Les facteurs à examiner et leur portée seront définis dans les Lignes directrices conjointes du projet. Une version préliminaire des Lignes directrices conjointes sera préparée par GCT et transmise à l'AEIC et au BEECB qui en feront l'adaptation en concertation avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux avant de publier la version définitive.	S.O.
Géologie, géochimie et risques géologiques	1	Inclusion d'une évaluation des risques sismiques et des effets associés à l'activité sismique.	L'évaluation d'impact comprendra une évaluation des risques sismiques, conformément aux exigences fédérales énoncées au paragraphe 22 (1) (j) de la <i>Loi sur l'évaluation d'impact</i> . GCT entend inclure les tremblements de terre dans l'évaluation des risques sismiques. De plus amples détails sur l'évaluation des risques sismiques seront présentés dans les Lignes directrices conjointes. Une version préliminaire des Lignes directrices conjointes sera préparée par GCT et transmise à l'AEIC et au BEECB qui en feront l'adaptation en concertation avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux avant de publier la version définitive.	Section 7.10 Effets de l'environnement sur le projet
Géologie, géochimie et risques géologiques	2	Inclusion des effets du projet sur les environnements géomorphiques, marémoteurs et côtiers, y compris l'augmentation de la sédimentation sur l'estran et les effets de sillage.	L'évaluation du projet comprendra une évaluation de la géomorphologie côtière et du transport des sédiments. Elle abordera notamment les effets possibles sur Roberts Bank, tels que le sillage des navires et les remous des hélices. Elle comprendra également des mesures d'évaluation et d'atténuation des risques pour éviter la formation de canaux dendritiques. Compte tenu de l'expérience de GCT dans l'exploitation de Deltaport et, en particulier, la construction du troisième poste à quai de Deltaport, GCT est la mieux placée pour comprendre ces questions, lesquelles figurent dans la conception technique du projet DP4.	S.O.
Santé humaine	1	Préoccupations concernant les effets sur la santé humaine d'une augmentation de la pollution de l'air, de la pollution lumineuse et de la pollution par les vibrations et le bruit, y compris en raison des activités maritimes, routières et ferroviaires.	L'évaluation d'impact tiendra compte des effets possibles du projet sur la santé humaine liés à la pollution de l'air et à la pollution par les vibrations et le bruit dans les zones d'évaluation locales et régionales, lesquelles doivent être définies. La portée proposée de l'évaluation sur le plan de la santé humaine sera présentée dans les Lignes directrices conjointes. Une version préliminaire des Lignes directrices conjointes sera préparée par GCT et transmise à l'AEIC et au BEECB qui en feront l'adaptation en concertation avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux avant de publier la version définitive. En raison de l'emplacement du projet en mer, il est prévu que l'exposition des résidents de la zone à la lumière associée au projet sera réduite au minimum; par conséquent, elle ne fera pas l'objet d'une évaluation quantitative des risques pour la santé humaine dans le cadre de l'évaluation d'impact.	Section 7.6 Effets possibles sur la santé humaine et le bien-être de la communauté
Santé humaine	2	Préoccupations liées aux effets sur la santé des Autochtones en raison de changements réels ou perçus dans la qualité des espèces marines sur lesquelles reposent la cueillette des aliments, la santé et l'identité culturelle.	L'évaluation d'impact tiendra compte des effets possibles du projet sur la qualité de la récolte des ressources marines, ainsi que des répercussions en termes de risques pour la santé humaine dans la zone d'évaluation locale. Les effets sur la santé des nations autochtones, y compris le lien avec la récolte, seront abordés dans le cadre de l'évaluation du projet. De plus, dans les documents accompagnant la demande, les effets possibles du projet sur les intérêts autochtones qui ont été relevés durant les activités de mobilisation initiales seront abordés plus en détail. Les facteurs à examiner et leur portée seront définis dans les Lignes directrices conjointes du projet. Une version préliminaire des Lignes directrices conjointes sera préparée par GCT et transmise à l'AEIC et au BEECB qui en feront l'adaptation en concertation avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux avant de publier la version définitive.	Section 7.8 Compréhension préliminaire par GCT des effets possibles des activités du projet sur les intérêts autochtones
Santé humaine	3	Inclusion de cartes et de diagrammes indiquant les emplacements des récepteurs humains et les distances entre eux et le projet.	L'évaluation de l'impact sur la santé humaine comprendra des cartes et des schémas décrivant les emplacements des récepteurs humains; les distances entre le projet et ces récepteurs figureront dans l'évaluation du projet. Les emplacements pertinents seront déterminés en fonction d'un énoncé du problème et de l'examen de la zone locale à l'étude élaborés dans le cadre de l'évaluation du projet.	S.O.
Santé humaine	4	Demande pour obtenir un engagement tangible relativement aux mesures d'atténuation et de compensation des effets sur la qualité de l'air, le bruit et la pollution lumineuse.	À mesure que les détails du projet se précisent, GCT s'engage à envisager et à mettre en œuvre des mesures d'atténuation et de compensation des effets sur la qualité de l'air, le bruit et la pollution lumineuse et à incorporer les éléments positifs des projets de développement antérieurs à Roberts Bank. Les mesures d'atténuation des effets possibles du projet seront décrites dans le cadre de l'évaluation d'impact; elles seront ensuite communiquées aux nations autochtones, aux organismes de réglementation et au public à des fins d'examen et de commentaires.	Section 7.13 Approches d'atténuation et de gestion

## ANNEXE A : SOMMAIRE DES QUESTIONS SOULEVÉES COMME INDIQUÉ DANS LE SOMMAIRE CONJOINT DES QUESTIONS ET DE LA MOBILISATION.

Sujet	N°	Sommaire général des questions soulevées	Réponse de GCT	Traitée dans la DDP
Santé humaine	5	Stress psychologique et émotionnel accru résultant de l'incertitude liée aux effets du projet.	L'incertitude est un élément clé qui doit être pris en compte dans toutes les évaluations de projets. En vertu des lignes directrices fédérales et provinciales, les prévisions des effets résiduels sur les composantes valorisées ou les intérêts autochtones doivent faire l'objet d'une caractérisation de l'incertitude et du niveau de confiance à l'égard des effets résiduels prévus. Cela peut comprendre une description de la nature et du degré d'incertitude et de confiance liés aux données, à la modélisation et aux méthodes utilisées dans l'analyse des effets. En cas d'incertitude, il est possible qu'une surveillance accrue ou une gestion adaptative soit requise en guise de condition de l'approbation du projet afin de garantir l'efficacité et le fonctionnement prévu des mesures d'atténuation. La même approche devra être adoptée dans l'évaluation d'impact du projet DP4 pour réduire l'incertitude (et le stress).	S.O.
Droits des peuples autochtones	1	Préoccupations soulevées par les nations autochtones concernant les effets de la navigation sur les droits de pêche et de récolte, la sécurité alimentaire, l'utilisation et la jouissance des terres visées par un traité et les effets de la pollution sur la santé humaine, qui ont des répercussions négatives sur les droits issus de traités, les titres ancestraux, les droits de gouvernance et la culture.	L'évaluation d'impact doit analyser les effets sur les intérêts autochtones, lesquels comprennent les droits de récolte, y compris le poisson. Les facteurs à examiner et leur portée seront définis dans les Lignes directrices conjointes du projet. Une version préliminaire des Lignes directrices conjointes sera préparée par GCT et transmise à l'AEIC et au BEECB qui en feront l'adaptation en concertation avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux avant de publier la version définitive.	Section 7.8 Compréhension préliminaire par GCT des effets possibles des activités du projet sur les intérêts autochtones
Droits des peuples autochtones	2	Précisions sur la manière dont la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones sera appliquée à l'évaluation.	GCT adhère aux principes de la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones. Les processus prévus par la <i>Loi sur l'évaluation d'impact</i> et la loi sur l'évaluation environnementale de la Colombie-Britannique s'accordent fondamentalement avec les objectifs du droit au consentement libre, préalable et éclairé. Ainsi, en participant à l'évaluation d'impact, les nations autochtones peuvent donner leur consentement libre, préalable et éclairé en ce qui concerne le projet. Pour obtenir plus de renseignements à ce sujet, veuillez consulter le document suivant : <a href="https://www2.gov.bc.ca/assets/gov/environment/natural-resource-stewardship/environmental-assessments/environmental-assessment-revitalization/documents/free_prior_informed_consent_in_an_ea_context.pdf">https://www2.gov.bc.ca/assets/gov/environment/natural-resource-stewardship/environmental-assessments/environmental-assessment-revitalization/documents/free_prior_informed_consent_in_an_ea_context.pdf</a> .	Section 1.4 Exigences réglementaires en matière d'évaluation environnementale
Droits des peuples autochtones	3	Éclaircissements quant à savoir si l'évaluation des solutions de rechange a pris en compte les répercussions sur les droits autochtones, y compris les zones de pêche.	L'évaluation d'impact comprendra une évaluation des « solutions de rechange pour la réalisation du projet », ainsi qu'une justification de l'approche/de la conception privilégiée en fonction de divers facteurs, notamment la faisabilité technique et la viabilité financière. En raison de son emplacement, il est prévu que le projet atténue les répercussions sur les zones interdites à la navigation à Roberts Bank et évite, dans la mesure du possible, les zones de pêche au crabe réservées aux Autochtones. Les commentaires recueillis lors des consultations continues avec les nations autochtones sont également utilisés pour déterminer la solution de rechange privilégiée. GCT accueille favorablement de plus amples discussions pour mieux comprendre les préoccupations et pour étudier les façons dont GCT peut y répondre tout au long du processus d'évaluation d'impact.	Section 3.9 Solutions de rechange pour la réalisation du projet
Droits des peuples autochtones	4	Répercussions des accidents et des défaillances sur les droits ancestraux ou issus de traités des Autochtones, y compris la récolte des ressources, les pratiques traditionnelles et les sites culturels et patrimoniaux.	Les Lignes directrices conjointes doivent inclure une approche fondée sur les risques pour l'évaluation des accidents et des défaillances qui pourraient avoir des répercussions sur les intérêts autochtones relevés dans le cadre du projet. GCT reconnaît cette préoccupation et fournira des renseignements supplémentaires au sujet des effets des accidents et des défaillances sur les intérêts autochtones, y compris les droits ancestraux et issus de traités, au cours de l'évaluation du projet. Les facteurs à examiner et leur portée seront définis dans les Lignes directrices conjointes du projet. Une version préliminaire des Lignes directrices conjointes sera préparée par GCT et transmise à l'AEIC et au BEECB qui en feront l'adaptation en concertation avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux avant la publication.	Section 7.9 Sécurité publique et environnementale
Droits des peuples autochtones	5	Préoccupation concernant l'utilisation d'anciennes mesures d'adaptation ou d'anciennes données de projets antérieurs, en vue de s'en servir comme données supplémentaires ou à l'appui du projet proposé.	GCT est déterminé à faire en sorte que l'évaluation d'impact contienne des données justes, pertinentes, actuelles, justifiables et appropriées. Les nombreuses sources utilisées pour appuyer le processus d'évaluation du projet seront clairement décrites dans l'évaluation du projet. Si des préoccupations précises concernant des données en particulier peuvent être prises en compte pour évaluer le projet, GCT serait heureuse d'en connaître les détails. GCT est impatiente de poursuivre ses efforts de mobilisation et de consultation sur cette question.	S.O.
Droits des peuples autochtones	6	Interactions potentielles du projet avec le sentiment d'appartenance et l'identité, y compris une perturbation accrue du sentiment d'appartenance résultant des changements apportés aux lieux valorisés et aux caractéristiques du lieu (par exemple, par la circulation maritime, les perturbations sonores et les changements écologiques), perte de l'identité et déconnexion accrue du patrimoine culturel en raison des conséquences directes et indirectes du projet sur la pêche, les cérémonies, les rassemblements et la consommation d'aliments traditionnels.	L'évaluation d'impact comprendra une analyse des interactions potentielles du projet relativement aux droits et aux intérêts autochtones et au sentiment d'appartenance et d'identité qui en découle. Les facteurs à examiner et leur portée seront définis dans les Lignes directrices conjointes. Une version préliminaire des Lignes directrices conjointes sera préparée par GCT et transmise à l'AEIC et au BEECB qui en feront l'adaptation en concertation avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux avant de publier la version définitive. GCT est impatiente de poursuivre ses efforts de mobilisation continue afin de mieux comprendre cette préoccupation et de trouver des moyens de l'aborder et d'y répondre dans le cadre de l'évaluation d'impact et des processus et documents correspondants.	S.O.

## ANNEXE A : SOMMAIRE DES QUESTIONS SOULEVÉES COMME INDIQUÉ DANS LE SOMMAIRE CONJOINT DES QUESTIONS ET DE LA MOBILISATION.

Sujet	N°	Sommaire général des questions soulevées	Réponse de GCT	Traité dans la DDP
Infrastructures et services	1	Inquiétude concernant l'agrandissement des ports et l'augmentation du trafic routier, de la congestion et des accidents sur les autoroutes, sur les ponts et dans les tunnels, ainsi que l'intensification du transport ferroviaire, ayant une incidence sur la sécurité et l'infrastructure dans le Lower Mainland, la vallée du Fraser et le canyon du Fraser.	La portée de l'évaluation d'impact n'a pas encore été établie, y compris la portée des facteurs associés au trafic routier et ferroviaire. La décision définitive relève des organismes de réglementation fédéraux, et GCT reconnaît que certaines questions sont hors de sa responsabilité et de son autorité. Le BEEC et l'AEIC fourniront aux membres du public, aux nations autochtones et à d'autres groupes l'occasion de donner leur avis dans le cadre d'une mobilisation officielle sur la portée du projet et sur les facteurs dont il faut tenir compte, une fois qu'il aura été déterminé que le projet peut passer officiellement à l'étape du processus d'évaluation au terme de la phase de mobilisation/planification préliminaire.	Section 3.4 Activités liées au projet
Infrastructures et services	2	Les gains d'efficacité de la navigation devraient constituer une priorité par rapport à l'aménagement, y compris en ce qui a trait à l'aménagement du stationnement hors site, du stockage des conteneurs et du chargement dans les zones moins vulnérables.	GCT continue de chercher des moyens d'innover et de maximiser la propriété foncière qu'elle détient en vertu de ses ententes de location. Au cours des dix dernières années, soit depuis le dernier agrandissement de la zone de Deltaport en janvier 2010, le débit en conteneurs est passé de 1 125 047 d'EVP à 1 795 661 d'EVP. Cette hausse résulte des améliorations opérationnelles de GCT grâce à la migration continue vers des équipements de manutention de conteneurs à empilement plus élevé et à la réduction au minimum, dans la mesure du possible, de la durée d'entreposage des conteneurs d'expédition dans nos terminaux. GCT a épuisé les possibilités actuellement connues de retirer du terminal tout le personnel non essentiel, ainsi que les infrastructures auxiliaires connexes, notamment les parcs de stationnement, les immeubles de bureaux et d'autres structures. En effet, ces infrastructures ne doivent pas nécessairement être situées sur le site même du terminal qui accueille les navires et les cargaisons. Au cours des années passées notamment, des discussions ont eu lieu avec la Première Nation de Tsawwassen concernant la disponibilité de certaines de ses terres en vue d'explorer la possibilité de les utiliser pour l'entreposage de conteneurs vides dont le déchargement et le chargement ne se font pas directement des trains aux navires. Mais ces terres ont depuis été exploitées à d'autres fins industrielles. Toutes les autres terres situées à proximité de Deltaport font partie de la Réserve de terres agricoles ou sont autrement non accessibles à GCT. C'est pourquoi GCT cherche à agrandir le terminal de Deltaport par l'entremise du projet d'agrandissement DP4.	S.O.
Terre et utilisation des ressources	1	Préoccupation concernant le zonage, car la zone de développement proposée pour DP4 n'est pas désignée comme « industrielle » dans le cadre de la stratégie de croissance régionale de Metro Vancouver.	Comme il est mentionné à la section 4.2, le terminal GCT Deltaport actuel 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. Le reste de la zone du DP4 n'est pas couvert par le plan, et GCT travaillera de concert avec les organismes concernés pour poursuivre ses efforts de mobilisation, au besoin. 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. L'évaluation d'impact décrira les conditions de base de l'utilisation de la terre et des ressources, telles que la détermination du zonage, les plans d'utilisation des terres pertinents ou les plans communautaires qui peuvent être concernés par le projet. Cela comprendra l'emplacement des terres à vocation industrielle situées à proximité du projet et les accès à celles-ci.	Section 4.2 Contexte de planification et zonage
Usage maritime (excluant la navigation)	1	Préoccupation concernant les effets sur les milieux aquatiques, y compris la qualité de l'eau, les mammifères marins, les habitats des poissons et des plantes, les espèces envahissantes, la récolte, la sécurité, la culture, le patrimoine et l'économie, engendrés par le transport maritime et la présence de navires.	L'évaluation d'impact tiendra compte des effets possibles du projet (y compris le transport maritime) sur les espèces marines et les écosystèmes dans le cadre de l'évaluation des ressources marines. Les possibilités d'éviter, de minimiser, de restaurer ou de compenser les effets négatifs possibles sur les écosystèmes vitaux seront déterminées. Les facteurs à examiner et leur portée seront définis dans les Lignes directrices conjointes du projet. Une version préliminaire des Lignes directrices conjointes sera préparée par GCT et transmise à l'AEIC et au BEECB qui en feront l'adaptation en concertation avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux avant de publier la version définitive.	Section 7.2.1 Poisson et habitat du poisson et espèces aquatiques
Usage maritime (excluant la navigation)	2	Préoccupation concernant l'élimination des débris de dragage et la possibilité d'en disposer dans la mer des Salish.	Les débris de dragage seront réutilisés pour la remise en état de la zone du pont-jetée et du terminal et/ou la création d'un nouvel habitat dans le cadre du projet, comme solution de rechange à l'immersion en mer. Comme il est indiqué à la section 3.3, si la réutilisation des débris de dragage est limitée, l'immersion en mer pourrait être possible à un endroit approuvé; toutefois, les exigences en cette matière n'ont pas encore été déterminées et par conséquent aucun endroit n'a été choisi. En outre, les autorisations supplémentaires associées à l'immersion en mer pourraient nécessiter d'autres consultations menées par les autorités fédérales.	Section 3.3 Aperçu du projet et volets
Navigation maritime	1	Demande d'inclure le transport maritime dans la portée de l'évaluation.	GCT estime que cette question ne relève pas de sa responsabilité ni de son autorité. Conformément aux lignes directrices du rapport du Sommaire conjoint des questions et de la mobilisation, GCT transmettra cette question aux organismes provinciaux et/ou fédéraux les mieux placés pour y répondre.	S.O.
Navigation maritime	2	Précisions concernant l'augmentation du trafic maritime si le poste d'amarrage à courte distance n'est pas construit.	Comme il est mentionné à la section 3.4.4 de la DDP, la construction d'un poste d'amarrage à courte distance est envisagée, puisque le transport maritime de conteneurs sur barges le long de la côte cadre avec les initiatives du gouvernement fédéral et les plans de Metro Vancouver, ainsi qu'avec l'objectif de GCT d'accroître l'efficacité opérationnelle et de réduire les répercussions du transport par camion en provenance du terminal GCT Deltaport. On estime que le transport maritime à courte distance est 3,7 fois plus écoénergétique que le transport par camion (Metro Vancouver, 2020a), ce qui entraîne une réduction des coûts et de la consommation de carburant, des émissions de GES, du bruit et de la pollution atmosphérique. Le transport maritime à courte distance ne devrait pas influencer sur le volume de conteneurs ou la taille des navires faisant escale au terminal GCT Deltaport et, par conséquent, il n'y aura pas de hausse de transport maritime si le poste d'amarrage à courte distance n'est pas construit. Divers intervenants ont suggéré l'inclusion dans le projet de la capacité de transport maritime à courte distance ou son exclusion.	Section 3.4.4 Activités concrètes accessoires au projet

## ANNEXE A : SOMMAIRE DES QUESTIONS SOULEVÉES COMME INDIQUÉ DANS LE SOMMAIRE CONJOINT DES QUESTIONS ET DE LA MOBILISATION.

Sujet	N°	Sommaire général des questions soulevées	Réponse de GCT	Traitée dans la DDP
Navigation maritime	3	Demande d'une étude sur le trafic maritime et la taille des navires, afin d'évaluer les répercussions des navires plus grands (p. ex. les navires Panamax, post-Panamax et les très grands porte-conteneurs), incluant une description détaillée de la fréquence, de l'itinéraire, de la vitesse, du temps de transit des navires, des types et des tailles de navires, des statistiques de densité, des types de cargaison, des ports d'origine et de destination, et la détermination des zones où des rencontres rapprochées et la circulation opposée au trafic sont susceptibles de soutenir la sécurité maritime.	La raison d'être du projet est de fournir aux exportateurs et aux importateurs canadiens une capacité de manutention de conteneurs en temps opportun, en fonction de la croissance historique et projetée de la demande sur la côte ouest du Canada. En 2019, GCT a fait appel à la firme Black Quay Consulting en vue d'obtenir une analyse du caractère opportun de diverses options de capacité en conteneurs en Colombie-Britannique et des effets théoriques qui pourraient en résulter sur la future flotte de conteneurs faisant escale sur la côte ouest du Canada. Le rapport tiré de cette analyse figure dans la section des références de la DDP. Le nombre prévu de navires, leur taille, leur fréquence, l'itinéraire de base et d'autres renseignements importants sur le projet DP4 sont fournis. D'ici 2035, la construction du terminal DP4 devrait permettre d'accueillir à Deltaport une flotte de huit services hebdomadaires de conteneurs en provenance d'Extrême-Orient. Ces services directs entre l'Asie et les ports du nord-ouest du Pacifique, y compris Vancouver, seraient assurés par des porte-conteneurs de capacité de 10 000 à 17 000 EVP. GCT prévoit effectuer une analyse plus approfondie des projections de volumes de conteneurs futurs pour la Colombie-Britannique lors de la préparation de l'évaluation environnementale; elle inclura tous les renseignements pertinents requis pour évaluer les effets de la navigation maritime. Bien que cela ne relève pas de la responsabilité ni de l'autorité de GCT, GCT travaillera étroitement avec les ministères fédéraux tels que Transports Canada et avec la Garde côtière canadienne au cours de l'exploitation éventuelle du terminal DP4 afin de veiller à ce que le Système d'aides à la navigation maritime et le Programme des services de communication et de trafic maritimes poursuivent leur excellent travail qui est de réguler le trafic maritime conformément à la législation selon les conditions locales, d'émettre et de diffuser des avertissements de navigation et d'assurer la sécurité du passage des navires dans les eaux canadiennes.	Section 1.3.2 Nécessité et justification du projet, Section 3.4.4 Activités concrètes accessoires au projet
Navigation maritime	4	Préoccupation concernant les effets sur l'environnement, la santé, la culture, les sites patrimoniaux et les droits des peuples autochtones, y compris la gestion, la pêche, la récolte, la transmission des connaissances et la sécurité sur les eaux.	Les effets possibles sur l'environnement, la santé, la culture, les sites patrimoniaux et les droits des peuples autochtones seront abordés dans le cadre de l'évaluation du projet. Les facteurs à examiner et leur portée seront définis dans les Lignes directrices conjointes du projet. Une version préliminaire des Lignes directrices conjointes sera préparée par GCT et transmise à l'AEIC et au BEECB qui en feront l'adaptation en concertation avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux avant de publier la version définitive.	Section 7.8 Compréhension préliminaire par GCT des effets possibles des activités du projet sur les intérêts autochtones
Navigation maritime	5	Préoccupation concernant les risques pour la sécurité liés à l'intensification du trafic maritime, à la perte d'équipements de pêche et au blocage des activités de pêche.	L'évaluation de l'usage maritime et de la navigation maritime permettront d'aborder les préoccupations concernant les risques pour la sécurité liés au trafic maritime, conformément aux exigences fédérales et provinciales. Les effets sur la capacité des nations autochtones à récolter les ressources seront également abordés dans le cadre de l'évaluation des effets sur les intérêts autochtones. Les facteurs à examiner et leur portée seront définis dans les Lignes directrices conjointes du projet. Une version préliminaire des Lignes directrices conjointes sera préparée par GCT et transmise à l'AEIC et au BEECB qui en feront l'adaptation en concertation avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux avant de publier la version définitive.	Section 7.8 Compréhension préliminaire par GCT des effets possibles des activités du projet sur les intérêts autochtones
Navigation maritime	6	Précision requise concernant les détails opérationnels, y compris les déplacements des navires, pour les activités de transport maritime à courte distance.	Comme il est mentionné à la section 3.4.4 de la DDP, la construction d'un poste d'amarrage à courte distance est envisagée, puisque le transport maritime de conteneurs sur barges le long de la côte cadre avec les initiatives du gouvernement fédéral et les plans de Metro Vancouver, ainsi qu'avec l'objectif de GCT d'accroître l'efficacité opérationnelle et de réduire les répercussions du transport par camion en provenance du terminal GCT Deltaport. On estime que le transport maritime à courte distance est 3,7 fois plus écoénergétique que le transport par camion (Metro Vancouver, 2020a), ce qui entraîne une réduction des coûts et de la consommation de carburant, des émissions de GES, du bruit et de la pollution atmosphérique. Cependant, GCT envisage de construire un poste d'amarrage pour le transport maritime à courte distance en prévision d'une utilisation future. En effet, il n'existe actuellement aucune installation hors terminal de ce type pour faciliter la circulation des conteneurs à partir du terminal GCT Deltaport et aucune n'est prévue. Il est trop tôt pour déterminer si ces installations seront construites, ni quand ni à quel endroit. Il n'est donc pas possible de définir les itinéraires des navires ni les volumes associés au transport maritime à courte distance. Si les plans de construction d'un poste d'amarrage pour le transport maritime à courte distance hors terminal évoluent lors de l'évaluation d'impact, il pourra être possible de définir les exigences opérationnelles des navires relativement au transport par barges vers ces installations et de les intégrer dans l'évaluation d'impact.	Section 3.4.4 Activités concrètes accessoires au projet
Mammifères marins	1	Préoccupations relatives au manque d'évaluation des répercussions sur les épaulards résidents du Sud et à l'applicabilité du paragraphe 11 de la <i>Loi sur les espèces en péril</i> .	L'évaluation du projet comprendra un examen de l'habitat essentiel de l'épaulard résident du Sud (ERS). L'emplacement du projet prévoit éviter l'habitat du saumon quinnat, une espèce essentielle à l'alimentation de l'ERS. GCT effectuera des études pour répondre aux exigences de la <i>Loi sur les espèces en péril</i> , y compris la construction et l'exploitation du projet dans l'habitat essentiel de l'ERS. Ainsi, une évaluation approfondie des effets sur l'ERS sera effectuée, suivie de l'élaboration de mesures d'atténuation et de surveillance. À ce jour, un accord de conservation pour l'ERS a été établi en vertu de l'article 11 de la <i>Loi sur les espèces en péril</i> . Cet accord a été conclu entre Pêches et Océans Canada, l'APVF et des organisations représentant l'industrie du transport maritime, y compris les compagnies qui font escale à Deltaport. Cet accord de conservation vise à élaborer, à mettre en œuvre, à surveiller, à évaluer et à adapter des mesures volontaires pour réduire la contribution des grands navires commerciaux aux menaces pesant sur l'ERS et à favoriser la recherche et la sensibilisation afin de mieux comprendre comment ces navires contribuent aux menaces pesant sur l'ERS et son habitat essentiel, par l'entremise du programme Amélioration de l'observation et de l'habitat des cétacés. GCT a discuté des accords de conservation avec Pêches et Océans Canada et recherche des manières d'appuyer encore mieux les accords de conservation actuels ou futurs.	Section 7.2.1 Poisson et habitat du poisson et espèces aquatiques, Tableau 14 Liste des études de référence prévues pour le projet

## ANNEXE A : SOMMAIRE DES QUESTIONS SOULEVÉES COMME INDIQUÉ DANS LE SOMMAIRE CONJOINT DES QUESTIONS ET DE LA MOBILISATION.

Sujet	N°	Sommaire général des questions soulevées	Réponse de GCT	Traité dans la DDP
Mammifères marins	2	Préoccupation concernant les effets de la navigation maritime et du transport maritime à courte distance sur les épaulards résidents du Sud, y compris en raison de l'augmentation du bruit sous-marin, des collisions avec des navires et des perturbations physiques, des ancrages (dont la remise en suspension de contaminants du fond marin comme les BPC), des déversements de carburant toxique et d'autres parcours non acoustiques. Cela entraînera des changements de comportements, notamment pour la recherche de nourriture et la survie.	GCT comprend sa responsabilité dans l'exploitation et la construction de bâtiments dans l'habitat essentiel de l'ERS depuis de nombreuses années et reconnaît le travail considérable actuellement en cours pour mieux comprendre les effets cumulatifs sur l'ERS et comment protéger cette espèce emblématique. L'ERS sera un élément crucial de l'évaluation d'impact qui examinera les effets potentiels sur cette espèce, tiendra compte des effets possibles des activités du projet et déterminera les exigences appropriées en matière d'atténuation et de surveillance pour répondre à ces effets possibles. Une évaluation des effets cumulatifs sera également réalisée en ce qui concerne la navigation maritime et les mammifères marins. Un permis en vertu de la <i>Loi sur les espèces en péril</i> pourrait être requis. Les facteurs à examiner et leur portée seront définis dans les Lignes directrices conjointes du projet. Une version préliminaire des Lignes directrices conjointes sera préparée par GCT et transmise à l'AEIC et au BEECB qui en feront l'adaptation en concertation avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux avant de publier la version définitive.	Section 7.2.1 Poisson et habitat du poisson et espèces aquatiques, Tableau 14 Liste des études de référence prévues pour le projet
Mammifères marins	3	Préoccupation concernant les effets sur les mammifères marins (y compris les cétacés et les phoques ou lions de mer) et la diminution de leur accès aux proies, en raison de la capacité réduite de rechercher de la nourriture, de la faible disponibilité des proies, de la modification et de la destruction de l'habitat du poisson et de la mortalité des poissons (saumon quinnat).	Les mammifères marins seront inclus dans l'évaluation du projet, y compris l'ERS qui pourrait également nécessiter un permis en vertu de la <i>Loi sur les espèces en péril</i> . GCT comprend sa responsabilité en matière d'exploitation dans l'habitat des mammifères marins et reconnaît le travail considérable actuellement en cours pour mieux comprendre les effets cumulatifs sur l'ERS et comment protéger cette espèce emblématique. En outre, dans le cadre de l'évaluation d'impact, GCT mènera des études précises sur des questions d'importance telles que le bruit sous-marin et la disponibilité des sources de nourriture. Elle entend collaborer avec les nations autochtones et les chercheurs durant ces études, en plus des spécialistes qui font déjà partie de l'équipe de GCT, et les appuyer.	Section 7.2.1 Poisson et habitat du poisson et espèces aquatiques, Tableau 14 Liste des études de référence prévues pour le projet
Mammifères marins	4	Préoccupations concernant les niveaux de bruit marin et leur surveillance en ce qui a trait aux épaulards résidents du Sud.	L'évaluation du projet comprendra un examen de la surveillance du bruit sous-marin. L'ERS sera un élément crucial de l'évaluation d'impact qui examinera les effets potentiels sur cette espèce, tiendra compte des effets possibles des activités du projet et déterminera les exigences appropriées en matière d'atténuation et de surveillance pour répondre à ces effets possibles. La DDP comprend une description des mesures d'atténuation préliminaires possibles pour réduire le bruit sous-marin pendant la construction et l'exploitation.	Section 7.2.1 Poisson et habitat du poisson et espèces aquatiques, Tableau 14 Liste des études de référence prévues pour le projet
Mammifères marins	5	Précisions requises concernant l'efficacité des limitations de vitesse, de l'itinéraire des navires et des mesures d'atténuation de la construction comme moyens de réduire les effets négatifs sur l'épaulard résident du Sud et son habitat essentiel.	L'évaluation d'impact comprendra une description des mesures d'atténuation proposées, notamment les mesures précises pour réduire les effets négatifs possibles sur l'ERS et son habitat. Lorsque l'efficacité des mesures d'atténuation est très incertaine (par exemple, la mise en œuvre de mesures d'atténuation qui n'ont pas fait leurs preuves ou dont l'efficacité est mise en doute), diverses retombées probables, plausibles et possibles seront évaluées, et des études supplémentaires de même que d'autres plans d'atténuation ou de gestion adaptative pourront être proposés.	Section 7.2.1 Poisson et habitat du poisson et espèces aquatiques, Tableau 14 Liste des études de référence prévues pour le projet
Oiseaux migrateurs	1	Préoccupation concernant les répercussions potentielles sur la voie migratoire du Pacifique et la dégradation de l'environnement pour la sauvagine et les oiseaux de rivage hivernants et migrateurs, les oiseaux de proie et les espèces en péril.	L'évaluation d'impact tiendra compte des effets possibles du projet sur la faune, les espèces en péril et leur habitat dans le cadre de l'évaluation des ressources fauniques. Les possibilités d'éviter, de minimiser, de restaurer ou de compenser les effets négatifs possibles seront déterminées. Les facteurs à examiner et leur portée seront définis dans les Lignes directrices conjointes du projet. Une version préliminaire des Lignes directrices conjointes sera préparée par GCT et transmise à l'AEIC et au BEECB qui en feront l'adaptation en concertation avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux avant de publier la version définitive.	Section 7.2.2 Oiseaux migrateurs, Tableau 14 Liste des études de référence prévues pour le projet
Oiseaux migrateurs	2	Préoccupation concernant les effets sur le biofilm et les effets correspondants sur les oiseaux migrateurs.	L'évaluation d'impact tiendra compte des effets possibles du projet sur les oiseaux aquatiques et les exigences en matière d'habitat dans le cadre de l'évaluation des ressources fauniques. À la lumière d'études préliminaires, il est jugé que l'emplacement du projet ne se trouve pas dans la zone de biofilm essentiel située à l'ouest du pont-jetée. Les possibilités d'éviter, de minimiser, de restaurer ou de compenser les effets négatifs possibles seront déterminées. Les facteurs à examiner et leur portée seront définis dans les Lignes directrices conjointes du projet. Une version préliminaire des Lignes directrices conjointes sera préparée par GCT et transmise à l'AEIC et au BEECB qui en feront l'adaptation en concertation avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux avant de publier la version définitive.	Section 7.2.2 Oiseaux migrateurs, Tableau 14 Liste des études de référence prévues pour le projet
Oiseaux migrateurs	3	Précisions requises concernant la distance entre le projet et le site du Réseau de réserves pour les oiseaux de rivage dans l'hémisphère occidental.	L'estuaire du fleuve Fraser a été désigné site du Réseau de réserves pour les oiseaux de rivage dans l'hémisphère occidental (CA06), et la zone du projet chevauche cet emplacement.	Section 4.3 Proximité des parcs et des zones protégées, Tableau 10 Parcs et zones protégées situés à proximité du projet

## ANNEXE A : SOMMAIRE DES QUESTIONS SOULEVÉES COMME INDIQUÉ DANS LE SOMMAIRE CONJOINT DES QUESTIONS ET DE LA MOBILISATION.

Sujet	N°	Sommaire général des questions soulevées	Réponse de GCT	Traité dans la DDP
Oiseaux migrateurs	4	Précisions supplémentaires requises concernant les séquences des effets, y compris la dégradation de l'habitat attribuable aux activités d'exploitation du terminal, à la pollution associée à l'augmentation du trafic ferroviaire et routier (p. ex. le trafic routier, ferroviaire et maritime) et les répercussions des changements climatiques.	L'évaluation d'impact décrira les séquences des effets possibles des composantes du projet et des activités du terminal qui pourraient avoir un impact sur différentes composantes valorisées de l'environnement biophysique ou humain, y compris les intérêts autochtones. Les séquences des effets seront évaluées en fonction de composantes valorisées, de sous-composantes et de composantes intermédiaires appropriées; celles-ci seront décrites dans les Lignes directrices conjointes. Elles feront l'objet d'autres échanges et seront soumises aux organismes de réglementation fédéraux et provinciaux pour approbation.	Section 7.2.2 Oiseaux migrateurs, Tableau 14 Liste des études de référence prévues pour le projet
Navigation	1	Craintes relatives aux risques élevés pour la navigation dans la région du delta du fleuve Fraser, du terminal de traversiers de Tsawwassen et de Roberts Bank; ainsi, les restrictions en matière de sécurité devraient être évaluées et resserrées en vue de réduire le nombre de collisions, de déversements et les risques pour la sécurité publique.	GCT estime que la question relative au resserrement des restrictions en matière de sécurité ne relève pas de sa responsabilité ni de son autorité. Conformément aux lignes directrices du rapport du Sommaire conjoint des questions et de la mobilisation, GCT transmettra cette question aux organismes provinciaux et/ou fédéraux qui sont en mesure d'y répondre, soit l'APVF, la Garde côtière, le Programme des services de communication et de trafic maritimes, le Système d'aides à la navigation et Transports Canada (en vertu de la <i>Loi sur les eaux navigables du Canada</i> ), selon l'administration appropriée. Les problèmes potentiels liés aux collisions, aux déversements et à la sécurité publique seront inclus dans l'évaluation du projet.	S.O.
Autre	1	Prise en compte du Plan de gestion de l'estuaire du fleuve Fraser en vue de le rétablir, ce qui pourrait éclairer les futures évaluations provinciales et fédérales.	GCT estime que cette question ne relève pas de sa responsabilité ni de son autorité. Conformément aux lignes directrices du rapport du Sommaire conjoint des questions et de la mobilisation, GCT transmettra cette question aux organismes provinciaux et/ou fédéraux les mieux placés pour y répondre. Cependant, GCT est favorable au rétablissement du Plan de gestion de l'estuaire du fleuve Fraser.	S.O.
Autre	2	Les plans et rapports référencés dans la description initiale du projet devraient être rendus publics, comme un plan de gestion des déchets et le rapport Black Quay Consulting.	Le rapport de Black Quay Consulting figure comme référence à la section 10 de la DDP. Le rapport est également accessible au grand public sur le site Web du gouvernement fédéral ( <a href="https://www.ceaa-acee.gc.ca/050/documents/p80054/130087E.pdf">https://www.ceaa-acee.gc.ca/050/documents/p80054/130087E.pdf</a> ). L'évaluation d'impact fournira des détails supplémentaires concernant un plan de gestion des déchets.	Section 10 Références
Autre	3	Précisions requises quant aux raisons pour lesquelles le Canada devrait risquer d'endommager son environnement en gérant le trafic de conteneurs américains transitant par Roberts Bank, alors que les ports américains pourraient gérer leur trafic.	Le Canada est une nation commerçante qui travaille en collaboration avec les États-Unis et, ensemble, les deux pays forment un grand marché nord-américain du transport de conteneurs. À l'instar de la libre circulation commerciale, les impacts environnementaux ne s'arrêtent pas aux frontières nationales artificielles, mais touchent plutôt notre écosystème collectif. Par conséquent, la limitation de la libre circulation des conteneurs entre les États-Unis et le Canada n'entraînerait pas d'avantages environnementaux pour le Canada, puisqu'on ne peut supposer que les effets négatifs possibles du commerce se feraient sentir seulement à l'échelle locale aux États-Unis, sans se matérialiser au-delà d'un 49 <sup>e</sup> parallèle artificiel. En outre, le niveau d'importations de marchandises conteneurisées transportées par le biais des ports canadiens en tant que part du trafic portuaire total des É.-U. reste marginal, pour une moyenne inférieure à 3 % au cours de la dernière décennie. Entre-temps, les importations canadiennes transitant par les ports américains représentent une proportion plus élevée des cargaisons intérieures du Canada; au moins trois fois la moyenne des cargaisons américaines dans les ports canadiens. Autrement dit, les ports américains traitent un pourcentage nettement plus élevé de marchandises conteneurisées à destination du Canada que les ports canadiens ne traitent de marchandises à destination des États-Unis. (Source : <a href="https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/politiques/marche-nord-americain-transport-conteneurs">https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/politiques/marche-nord-americain-transport-conteneurs</a> ) Pour de plus amples renseignements sur le marché des conteneurs au lieu d'origine et au lieu de destination sur la côte ouest du Canada, veuillez consulter le rapport Mercator commandé par GCT et fourni à la commission d'examen du terminal RBT2 lors de l'audience sur les impacts socio-économiques : <a href="https://www.ceaa-acee.gc.ca/050/evaluations/document/130305?culture=fr-CA">https://www.ceaa-acee.gc.ca/050/evaluations/document/130305?culture=fr-CA</a>	Section 1.3 Raison d'être, nécessité et justification du projet
Autre	4	Effet possible de la COVID-19 sur les prévisions relatives à l'emploi et à la création d'emplois, et effet potentiel de la COVID-19 sur le commerce.	La COVID-19 ne devrait pas avoir d'incidence sur les prévisions relatives à l'emploi et à la création d'emplois liés à la construction et à l'exploitation du projet. Les travailleurs portuaires des terminaux à conteneurs maritimes ont été considérés comme des travailleurs essentiels par Santé Canada en raison du rôle que joue la circulation des marchandises conteneurisées dans le bien-être économique du Canada. Les organismes de santé mondiaux et fédéraux, notamment l'Organisation mondiale de la santé et Santé Canada, s'attendent à ce que la pandémie de COVID-19 soit maîtrisée et gérable grâce à la mise en œuvre des programmes de vaccination en cours. GCT ne prévoit pas que la pandémie de COVID-19 aura un quelconque effet négatif sur les échanges commerciaux une fois le projet terminé et opérationnel dans dix ans, soit en 2030. En tenant compte uniquement du marché des conteneurs de 2020, Vancouver a enregistré une augmentation des volumes de 2 % par rapport à 2019. En outre, les volumes sur la côte ouest de l'Amérique du Nord (Canada/États-Unis) sont demeurés stables par rapport à la même période. Les volumes d'échanges commerciaux ont commencé à se redresser au cours du quatrième trimestre de 2020, après les premières inquiétudes suscitées par la COVID-19 dans le monde entier. Aujourd'hui, tous les ports à conteneurs de la côte ouest enregistrent des volumes d'échanges commerciaux élevés, Vancouver affichant une hausse de 17 % en janvier 2021 par rapport à janvier 2020. Cependant, GCT prévoit une mise à jour du précédent rapport prévisionnel de Black Quay lors de la préparation de l'évaluation d'impact afin de déterminer les effets de la COVID-19 sur l'activité mondiale et l'expansion du commerce international.	Section 3.7 Effectifs liés au projet

## ANNEXE A : SOMMAIRE DES QUESTIONS SOULEVÉES COMME INDIQUÉ DANS LE SOMMAIRE CONJOINT DES QUESTIONS ET DE LA MOBILISATION.

Sujet	N°	Sommaire général des questions soulevées	Réponse de GCT	Traité dans la DDP
Autre	5	Autres utilisations et activités associées à la partie du transport maritime à courte distance du projet si le transport maritime à courte distance est jugé irréalisable.	Le transport maritime à courte distance n'influe pas de manière substantielle sur la superficie du terminal requise. S'il était déterminé que le transport maritime à courte distance n'est pas viable sur le plan économique, la superficie du terminal et les méthodes de construction demeureraient inchangées; en effet, la zone serait utilisée pour l'agrandissement de l'espace de stockage des conteneurs et l'augmentation du transfert de conteneurs entre les navires long-courriers et le transport routier intérieur. Le retrait du poste d'amarrage pour le transport maritime à courte distance pourrait entraîner une légère réduction de la taille de la zone de dragage grâce à la reconfiguration du terminal.	Section 3.9 Solutions de rechange pour la réalisation du projet
Contribution du projet à la durabilité	1	Metro Vancouver recommande d'incorporer le Guide des ressources du réseau régional d'infrastructures vertes dans les principes d'aménagement, la conception et la planification du projet, en vue d'améliorer les habitats et de fournir des zones d'ombre et des services écosystémiques à l'intérieur de l'environnement bâti.	L'un des principaux objectifs de GCT est de s'assurer du maintien de pratiques durables et respectueuses de l'environnement au fil de l'avancement de la conception du projet. GCT passera en revue les pratiques telles que les possibilités d'infrastructures vertes énoncées dans le Guide des ressources du réseau régional d'infrastructures vertes de Metro Vancouver, ainsi que d'autres ressources d'application connexes. Pour en savoir plus sur l'engagement de GCT à l'échelle mondiale, veuillez consulter le site suivant : <a href="https://globalterminals.com/globalcommitment/">https://globalterminals.com/globalcommitment/</a>	Section 3.4.2 Activités, Section 1.3.3 Avantages du projet
Contribution du projet à la durabilité	2	Préoccupations concernant le développement futur et la capacité de maintenir l'intégrité écologique de Roberts Bank et de la mer des Salish.	GCT reconnaît ces préoccupations et s'engage à assurer l'avancement du projet par l'entremise d'un processus d'évaluation solide et coordonné en vertu de la <i>Loi sur l'évaluation d'impact</i> du gouvernement fédéral et de la loi sur l'évaluation environnementale provinciale afin d'évaluer les effets possibles sur Roberts Bank et la mer des Salish. L'évaluation comprendra également un examen des effets cumulatifs, y compris ceux associés à d'autres projets passés, présents et raisonnablement prévisibles qui peuvent se chevaucher dans le temps et l'espace. Les facteurs à examiner et leur portée seront définis dans les Lignes directrices conjointes du projet. Une version préliminaire des Lignes directrices conjointes sera préparée par GCT et transmise à l'AEIC et au BEECB qui en feront l'adaptation en concertation avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux avant de publier la version définitive.	Section 7 Effets possibles du projet
Mobilisation du public et des intervenants	1	Préoccupations relatives à la lassitude liée aux consultations et au dédoublement des efforts après avoir participé au processus d'évaluation environnementale du Projet du Terminal 2 à Roberts Bank.	GCT reconnaît que la lassitude liée aux consultations, en particulier dans un contexte numérique, et le dédoublement des efforts constituent des enjeux préoccupants pour certains intervenants et le grand public. GCT travaille en étroite collaboration avec ses conseillers pour passer en revue toutes les études réalisées dans la zone du projet et tirer parti des recherches exhaustives déjà menées. Cela comprend les études et les recherches rendues publiques dans le cadre d'autres projets de développement proposés et achevés dans la zone et réalisées par des spécialistes en la matière, les nations autochtones locales et des organismes non gouvernementaux. GCT s'engage à assurer des échanges rigoureux avec tous les intervenants. Par ailleurs, pour contrer la lassitude liée aux consultations, l'entreprise a recours à un certain nombre de plateformes et de méthodes de mobilisation afin de varier les façons de fournir des commentaires sur le projet proposé. Veuillez vous reporter à notre plan de mobilisation préliminaire pour plus de détails sur la façon dont GCT échangera activement avec les intervenants et le public tout au long du processus.	Section 6.1 Études environnementales antérieures et en cours dans la région, Section 7 Effets possibles du projet
Raison d'être et nécessité du projet	1	Clarté de l'objectif du projet, étant donné que l'économie mondiale du futur pourrait exiger moins de fret et une plus grande résilience locale.	Le projet a pour objectif de fournir aux exportateurs et aux importateurs canadiens une capacité de manutention de conteneurs en temps opportun, en fonction de la croissance historique et projetée de la demande sur la côte ouest du Canada. En outre, l'objectif du projet cadre avec le paragraphe 4 (a) de la <i>Loi maritime du Canada</i> qui stipule que le Canada doit disposer de l'infrastructure maritime dont il a besoin pour soutenir et promouvoir la compétitivité économique et sociale du pays, de même que ses objectifs commerciaux. GCT surveille en permanence les tendances économiques et ne prévoit pas à l'heure actuelle une baisse de la demande de transport de marchandises. Toutefois, l'adoption d'une approche progressive permet de prendre les mesures qui s'imposent si les conditions du marché changent.	Section 1.3 Raison d'être, nécessité et justification du projet
Raison d'être et nécessité du projet	2	Clarté des besoins du projet, compte tenu de la capacité portuaire actuelle sur la côte ouest.	Le trafic de conteneurs sur la côte ouest du Canada a connu un taux de croissance annuel composé moyen de 4,1 % par année de 2010 à 2020, mais également une baisse marquée durant les périodes de ralentissement économique et de relance. Le projet s'inscrit dans une approche d'augmentation progressive de la capacité des terminaux à conteneurs de la côte ouest visant à offrir aux exportateurs, aux consommateurs et aux chaînes d'approvisionnement partenaires une capacité en conteneurs en temps opportun et de manière efficace et concurrentielle. Le calendrier de réalisation du projet est établi en fonction des prévisions de croissance de la demande des terminaux à conteneurs et conçu pour s'adapter efficacement à l'augmentation de la taille des navires. GCT estime que l'envergure du projet est de nature à répondre parfaitement aux besoins du Canada et de ses partenaires commerciaux.	Section 1.3.2 Nécessité et justification du projet
Conditions sociales	1	Préoccupation concernant les répercussions sur les municipalités locales en raison de l'augmentation du trafic routier et ferroviaire.	GCT exploite Deltaport depuis 1997 et reconnaît les préoccupations des municipalités locales en ce qui concerne l'augmentation du trafic routier et ferroviaire. GCT propose de faire avancer le projet DP4 parallèlement à plus de 40 projets et études d'infrastructure différents en cours de réalisation dans le cadre du programme Greater Vancouver 2030 visant l'agrandissement des infrastructures routières et ferroviaires hors terminaux existantes. Il sera essentiel pour la chaîne d'approvisionnement nationale, l'économie locale et la qualité de vie des résidents qui vivent le long du corridor de transport de désigner et d'atténuer les contraintes routières, ferroviaires et autres contraintes possibles dans le réseau. L'évaluation d'impact devra mesurer la qualité de l'air, le bruit, les vibrations et d'autres facteurs associés à l'augmentation du trafic routier et ferroviaire. La portée de l'évaluation sera confirmée par les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux à la suite d'une mobilisation des municipalités, des nations autochtones et d'autres intervenants.	Section 1.3.3 Avantages du projet, Section 7 Effets possibles du projet

## ANNEXE A : SOMMAIRE DES QUESTIONS SOULEVÉES COMME INDIQUÉ DANS LE SOMMAIRE CONJOINT DES QUESTIONS ET DE LA MOBILISATION.

Sujet	N°	Sommaire général des questions soulevées	Réponse de GCT	Traité dans la DDP
Conditions sociales	2	Préoccupation concernant le manque de financement approprié pour la prestation de services d'urgence sur les terrains portuaires.	Le GCT Deltaport dispose d'un plan d'intervention d'urgence complet qui couvre toutes les défaillances et tous les accidents majeurs possibles, y compris des stratégies pour prévenir et atténuer les répercussions environnementales associées aux situations d'urgence. GCT met ses plans à l'épreuve en effectuant des exercices en collaboration avec les premiers répondants de la Ville de Delta. La conception, la construction et l'exploitation/l'entretien continu du projet devront répondre à toutes les exigences rigoureuses des codes et des normes en vigueur. Tous les entrepreneurs devront également élaborer leurs propres plans d'intervention d'urgence en phase avec les exigences de GCT et les soumettre à son approbation. En outre, GCT a conclu des ententes avec Quantum Murray Environmental (intervention d'urgence) et avec la Western Canada Marine Response Corporation (organisme d'intervention en cas de déversement en milieu marin certifié par Transports Canada) portant sur des mesures d'intervention, d'atténuation et de nettoyage à toute heure du jour ou de la nuit en cas de risque de déversement ou de fuite de substances dangereuses. L'évaluation environnementale tiendra compte des accidents et des défaillances pouvant survenir en raison de la construction et d'autres aspects opérationnels du projet au GCT Deltaport, de même que des effets possibles de ces incidents et des mesures d'atténuation qui seront mises en œuvre dans le cadre de la conception du projet.  Tout au long de la réalisation du projet, GCT collaborera avec les services de police de Delta pour veiller à ce que leurs préoccupations soient prises en compte. Dans le cadre du projet, un nouveau bâtiment pour la sécurité sera ajouté. GCT s'engage à protéger aussi bien le fret que le port. Toutes les importations et exportations chargées sont conservées dans des zones hautement sécurisées et surveillées. En outre, l'APVF fournit des services de sécurité à l'extérieur du terminal et l'Agence des services frontaliers du Canada assure l'inspection des cargaisons.	S.O.
Espèces en péril, faune et habitats	1	Les activités de construction et d'exploitation auront des effets négatifs sur la faune, les espèces en péril et leur habitat dans la zone du projet, y compris en raison des dommages et des perturbations, des modifications de l'habitat essentiel, de la mortalité ou des blessures, de la baisse de disponibilité des sources de nourriture et de la désorganisation des relations entre les prédateurs et les proies.	L'évaluation d'impact tiendra compte des effets possibles du projet sur la faune, les espèces en péril et leur habitat dans le cadre de l'évaluation des ressources fauniques, y compris les effets positifs et négatifs. Les possibilités d'éviter, de minimiser, de restaurer ou de compenser les effets négatifs possibles ont déjà été prises en compte et seront plus précisément définies. Les facteurs à examiner et leur portée seront définis dans les Lignes directrices conjointes du projet. Une version préliminaire des Lignes directrices conjointes sera préparée par GCT et transmise à l'AEIC et au BEECB qui en feront l'adaptation en concertation avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux avant de publier la version définitive.	Section 7.2 Effets possibles relativement aux exigences en vertu de la <i>Loi sur l'évaluation d'impact</i> , Section 7.12 Détermination des effets possibles, Section 7.13 Approches d'atténuation et de gestion
Espèces en péril, faune et habitats	2	Préoccupations au sujet des infrastructures routières ou ferroviaires, de l'accroissement de la capacité des corridors de transport linéaires existants, et de l'augmentation du trafic routier ou ferroviaire, qui pourraient entraîner une augmentation des blessures ou de la mortalité de la faune.	L'évaluation d'impact tiendra compte des modifications apportées au transport routier et ferroviaire à destination/en provenance du GCT Deltaport. Les effets possibles du projet sur la faune, les espèces en péril et leur habitat seront évalués dans le cadre de l'évaluation des ressources fauniques. Les facteurs à examiner et leur portée seront définis dans les Lignes directrices conjointes du projet. Une version préliminaire des Lignes directrices conjointes sera préparée par GCT et transmise à l'AEIC et au BEECB qui en feront l'adaptation en concertation avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux avant de publier la version définitive.	Section 7.2 Effets possibles relativement aux exigences en vertu de la <i>Loi sur l'évaluation d'impact</i>
Espèces en péril, faune et habitats	3	Perturbations sensorielles (bruit, vibrations, luminosité) provoquées par la construction et l'exploitation, pouvant modifier les déplacements d'une espèce, affecter ses tendances migratoires, de même que son évitement ou son attirance vers une zone.	L'évaluation d'impact mesurera les perturbations sensorielles tout au long de la construction et de l'exploitation dans le cadre du processus d'évaluation des volets Bruit et vibrations et Lumière. Par ailleurs, les effets possibles de la perturbation sensorielle sur la faune seront examinés dans le cadre de l'évaluation des ressources fauniques. Les facteurs à examiner et leur portée seront définis dans les Lignes directrices conjointes du projet et seront confirmés dans le cadre d'échanges supplémentaires avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux.	Section 7.4.2 Bruit, vibrations et émissions lumineuses, Section 7.2.2 Oiseaux migrateurs
Espèces en péril, faune et habitats	4	Effets potentiels et mesures de compensation proposées pour le chevauchement avec la zone de gestion de la faune de Roberts Bank.	Selon la conception actuelle, la pente de la zone de dragage et la protection de la crête chevauche la zone de gestion de la faune d'environ un hectare seulement. GCT évalue les options de conception afin de réduire au minimum la zone de dragage et de confirmer si la zone de gestion de la faune peut être évitée tout en assurant la sécurité de l'exploitation du terminal DP4. De façon plus générale, l'évaluation d'impact examinera les effets possibles du projet sur les parcs et les zones protégées et déterminera les possibilités d'éviter, de minimiser, de restaurer ou de compenser les effets négatifs possibles. Les facteurs à examiner et leur portée seront définis dans les Lignes directrices conjointes du projet. Une version préliminaire des Lignes directrices conjointes sera préparée par GCT et transmise à l'AEIC et au BEECB qui en feront l'adaptation en concertation avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux avant de publier la version définitive.	S.O.
Effets transfrontaliers	1	Inclusion des environnements transfrontaliers dans les zones d'étude de l'évaluation.	Les Lignes directrices conjointes décriront les limites spatiales, y compris les zones d'étude locale et régionale pour chaque composante valorisée servant à évaluer les effets négatifs et positifs possibles du projet sur l'environnement, la santé, la société et l'économie. Dans certains cas, les limites spatiales peuvent s'étendre à des zones situées à l'extérieur du Canada où des effets transfrontaliers (et des effets cumulatifs possibles) sont prévus. Les facteurs à examiner et leur portée seront définis dans les Lignes directrices conjointes du projet. Une version préliminaire des Lignes directrices conjointes sera préparée par GCT et transmise à l'AEIC et au BEECB qui en feront l'adaptation en concertation avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux avant de publier la version définitive.	Section 7.11 Effets cumulatifs possibles

## ANNEXE A : SOMMAIRE DES QUESTIONS SOULEVÉES COMME INDIQUÉ DANS LE SOMMAIRE CONJOINT DES QUESTIONS ET DE LA MOBILISATION.



Sujet	N°	Sommaire général des questions soulevées	Réponse de GCT	Traitée dans la DDP
Effets transfrontaliers	2	Les effets du DP4 sur le poisson et son habitat auront des répercussions directes importantes sur les peuples autochtones et leurs droits issus de traités aux États-Unis, en particulier en ce qui concerne l'intensification des déplacements de navires sur les voies de navigation américaines et les effets sur la culture de subsistance et les modes de vie spirituels.	Les effets possibles sur les intérêts autochtones découlant des répercussions sur les droits de récolte, y compris la pêche, seront abordés dans le cadre de l'évaluation du projet. En outre, la section 7.3 de la DDP traitera des effets prévus des activités de navigation à l'extérieur du Canada, y compris dans les eaux américaines. GCT accueille favorablement une mobilisation continue sur cette question, y compris les suggestions de projets d'amélioration des habitats, afin de mieux comprendre ces interconnexions et d'examiner comment elles pourraient être intégrées dans l'évaluation d'impact.	Section 7.3 Effets environnementaux possibles sur des terres fédérales situées dans une province autre que celle où le projet doit être réalisé ou à l'extérieur du Canada
Environnement visuel	1	Préoccupation en ce qui concerne les effets visuels des ancrages, et les émissions lumineuses et atmosphériques qui en découlent.	L'évaluation d'impact devra comprendre un examen des effets visuels et des répercussions possibles sur la qualité de l'air, y compris ceux associés aux ancrages de navires. Les facteurs à examiner et leur portée seront définis dans les Lignes directrices conjointes du projet. Une version préliminaire des Lignes directrices conjointes sera préparée par GCT et transmise à l'AEIC et au BEECB qui en feront l'adaptation en concertation avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux avant de publier la version définitive.	Section 7.6 Effets possibles sur la santé humaine et le bien-être de la communauté, Section 7.3 Effets environnementaux possibles sur des terres fédérales situées dans une province autre que celle où le projet doit être réalisé ou à l'extérieur du Canada
Environnement visuel	2	Préoccupations liées aux effets visuels du port et des navires, et aux répercussions sur la santé des collectivités.	L'évaluation d'impact devra comprendre un examen des effets visuels et des répercussions possibles sur la santé humaine, y compris ceux associés à l'agrandissement proposé de DP4 à Deltaport et aux navires. Les facteurs à examiner et leur portée seront définis dans les Lignes directrices conjointes du projet. Une version préliminaire des Lignes directrices conjointes sera préparée par GCT et transmise à l'AEIC et au BEECB qui en feront l'adaptation en concertation avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux avant de publier la version définitive.	Section 7.6 Effets possibles sur la santé humaine et le bien-être de la communauté
Transports (voie terrestre)	1	On demande qu'une évaluation des répercussions du trafic soit réalisée, et d'y inclure l'utilisation routière et ferroviaire dans l'évaluation à l'échelle régionale, afin de répondre aux préoccupations relatives à l'augmentation du trafic et à la pollution lumineuse, sonore et atmosphérique qui en découlent.	GCT exploite Deltaport depuis 1997 et comprend les préoccupations soulevées en ce qui concerne l'augmentation du trafic routier et ferroviaire. L'évaluation d'impact devra mesurer la qualité de l'air, le bruit, les vibrations et d'autres facteurs associés à l'augmentation du trafic routier et ferroviaire. La portée de l'évaluation sera confirmée par les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux à la suite d'une mobilisation des municipalités, des nations autochtones et d'autres intervenants. Comme il est indiqué à la section 7.5 de la DDP, une évaluation d'impact du trafic sera réalisée afin de mieux comprendre les changements liés aux volumes de circulation. L'évaluation d'impact du trafic sera réalisée de concert avec les municipalités, les nations autochtones, le ministère des Transports et de l'Infrastructure de la Colombie-Britannique et les sociétés ferroviaires.	Section 7.5 Effets socio-économiques possibles
Processus et qualité de l'eau	1	Préoccupations relatives aux effets de la construction sur la qualité de l'eau, découlant des activités sur place, des travaux dans l'eau, des activités imprévues (y compris les déversements de déchets dangereux, de pétrole, de carburant), du dragage, du dépôt de sols et de sédiments dans les plans d'eau par le ruissellement des eaux de surface, ainsi que du dépôt d'eaux usées, d'eaux pluviales, d'égouts sanitaires, de poussières et de particules affectant les récepteurs aquatiques tels que les poissons, les mammifères marins et les plantes aquatiques. L'augmentation des rejets et des déchets affectera les perceptions en matière de sécurité des aliments récoltés.	L'évaluation d'impact mesurera les effets potentiels des activités de construction sur la qualité de l'environnement (c'est-à-dire, la qualité de l'eau et des sédiments) et les récepteurs biologiques. Les mesures d'atténuation et de gestion prévues, telles que les plans de protection de l'environnement, seront examinées dans le cadre du processus d'évaluation. Les effets résiduels, qui subsistent après la mise en œuvre des mesures d'atténuation et de gestion, seront détaillés et feront l'objet d'une évaluation. Les facteurs à examiner et leur portée seront définis dans les Lignes directrices conjointes du projet. Une version préliminaire des Lignes directrices conjointes sera préparée par GCT et transmise à l'AEIC et au BEECB qui en feront l'adaptation en concertation avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux avant de publier la version définitive.	Section 7 Effets possibles du projet
Processus et qualité de l'eau	2	Préoccupations au sujet de la protection de la crête et de la mise en place de remblais rocheux ayant un impact sur le déplacement des sédiments dans le delta et les zones environnantes, ainsi que sur les herbiers de zostère et d'autres processus essentiels de l'habitat comme le transfert de nutriments.	L'évaluation d'impact abordera les effets possibles directs (p. ex. les habitats situés dans l'empreinte des installations proposées) et indirects (p. ex. les modifications aux habitats dues aux changements résultant du déplacement des sédiments) du projet. Les facteurs à examiner et leur portée seront définis dans les Lignes directrices conjointes du projet. Une version préliminaire des Lignes directrices conjointes sera préparée par GCT et transmise à l'AEIC et au BEECB qui en feront l'adaptation en concertation avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux avant de publier la version définitive.	Section 7.2 Effets possibles relativement aux exigences en vertu de la <i>Loi sur l'évaluation d'impact</i>
Processus et qualité de l'eau	3	Précisions requises concernant la quantité d'eau que le projet utilisera et son incidence sur les prévisions hydrologiques municipales de la Ville de Delta.	Au fil de l'évolution de la conception du projet, des précisions seront fournies sur la quantité d'eau prévue pour le projet. GCT engagera des discussions avec la Ville de Delta au sujet des prévisions hydrologiques une fois que la quantité d'eau requise aura été déterminée. L'évaluation d'impact comprendra des détails supplémentaires sur la quantité d'eau requise et son incidence sur les prévisions hydrologiques municipales de la Ville de Delta.	Section 7.4.4 Déchets solides, liquides et dangereux

## ANNEXE A : SOMMAIRE DES QUESTIONS SOULEVÉES COMME INDIQUÉ DANS LE SOMMAIRE CONJOINT DES QUESTIONS ET DE LA MOBILISATION.

Sujet	N°	Sommaire général des questions soulevées	Réponse de GCT	Traitée dans la DDP
Zones humides	1	Préoccupations concernant les effets sur les habitats essentiels pour le rassemblement et l'hivernage de la faune, comme les zones humides intertidales et subtidales, les zostères, les marais, les vasières et les battures de sable.	L'évaluation d'impact tiendra compte des effets possibles du projet sur l'habitat de la faune dans le cadre de l'évaluation des ressources fauniques. Les habitats en zones intertidales et subtidales seront cartographiés et les possibilités d'éviter, de minimiser, de restaurer ou de compenser les effets négatifs possibles sur les habitats essentiels seront déterminées. Les facteurs à examiner et leur portée seront définis dans les Lignes directrices conjointes du projet. Une version préliminaire des Lignes directrices conjointes sera préparée par GCT et transmise à l'AEIC et au BEECB qui en feront l'adaptation en concertation avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux avant de publier la version définitive.	Section 7.2 Effets possibles relativement aux exigences en vertu de la <i>Loi sur l'évaluation d'impact</i> , Section 7.3 Effets environnementaux possibles sur des terres fédérales situées dans une province autre que celle où le projet doit être réalisé ou à l'extérieur du Canada
Zones humides	2	Les processus géomorphologiques, tels que l'érosion dendritique, la perturbation des processus de distribution naturelle des sédiments et le recul des zones humides risquent d'augmenter en raison du surplus d'activités industrielles et de structures artificielles comme les ponts-jetées et les pilotis.	L'évaluation d'impact examinera les problèmes possibles associés aux activités du projet, notamment ceux liés à l'érosion dendritique, à la distribution des sédiments et au recul des zones humides associés à l'élargissement du pont-jetée et à la construction d'autres structures. Les facteurs à examiner et leur portée seront définis dans les Lignes directrices conjointes du projet. Une version préliminaire des Lignes directrices conjointes sera préparée par GCT et transmise à l'AEIC et au BEECB qui en feront l'adaptation en concertation avec les nations autochtones, les intervenants, le public et les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux avant de publier la version définitive.	Section 7.2 Effets possibles relativement aux exigences en vertu de la <i>Loi sur l'évaluation d'impact</i>
Zones humides	3	Le dérèglement des processus de sédimentation naturelle risque de perturber la qualité de l'eau naturelle qui a pour fonction de soutenir les fonctions de l'habitat des oiseaux migrateurs et hivernants (c.-à-d. la couverture biologique), puis d'entraîner une dégradation et une perte accrue de l'habitat en zones humides pour des espèces comme le saumon et les oiseaux migrateurs.	GCT comprend l'importance écologique de Roberts Bank et s'est efforcée, dès la phase préliminaire de conception, de réduire au minimum la construction du côté est du pont-jetée afin de limiter les répercussions sur la couverture biologique et les oiseaux de la région. L'évaluation d'impact examinera notamment les questions liées à la qualité de l'eau, à l'habitat en zones humides et aux fonctions, au saumon, aux oiseaux migrateurs et à divers autres facteurs afin d'éclairer la prise de décision réglementaire. La portée de ces études et les facteurs à examiner seront déterminés par des échanges supplémentaires avec les nations autochtones, le public, les organismes gouvernementaux et les intervenants et confirmés par les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux.	Section 7.2 Effets possibles relativement aux exigences en vertu de la <i>Loi sur l'évaluation d'impact</i> , Section 7.3 Effets environnementaux possibles sur des terres fédérales situées dans une province autre que celle où le projet doit être réalisé ou à l'extérieur du Canada
Zones humides	4	Inquiétudes concernant l'efficacité des efforts d'atténuation et de remise en état, en raison du taux d'échec très élevé des programmes de restauration et de compensation des habitats estuariens, lesquels n'ont pas réussi à remplacer ni à déplacer les zones d'écloseries, les zones de nidification ou les trajectoires migratoires aquatiques.	Pour garantir l'efficacité des programmes d'atténuation et de compensation, des programmes de surveillance, de suivi et de gestion adaptative sont généralement requis comme condition associée aux approbations du projet et à l'émission des permis. L'évaluation d'impact indiquera si un programme supplémentaire de surveillance ou de gestion adaptative est requis pour répondre à l'incertitude associée à l'efficacité prévue des mesures d'atténuation.	Section 7.13 Approches d'atténuation et de gestion, Section 7.14 Surveillance