

Résumé de l'analyse des activités accessoires fédérales et des questions d'évaluation requises à l'échelle provinciale

PROJET D'AGRANDISSEMENT DE DELTAPORT — QUATRIÈME POSTE D'AMARRAGE

30 juin 2022

1. Introduction

Conformément à la *Loi sur l'évaluation d'impact* (LEI), un projet désigné comprend une ou plusieurs activités concrètes énumérées dans le [Règlement sur les activités concrètes](#) (communément appelé la Liste des projets), ainsi que toute activité concrète accessoire à ces activités énumérées. Une activité accessoire est une activité qui est susceptible de se produire conjointement avec un projet proposé par un promoteur, et par conséquent, devient une partie du projet désigné et doit être évaluée. Les activités accessoires sont prises en compte dans la phase de prise de décision fédérale, notamment dans la détermination de l'intérêt public à l'échelle fédérale, et si la réalisation d'un projet est autorisée, les activités accessoires peuvent être assujetties à des conditions, dans une déclaration de décision.

L'*Environmental Assessment Act* de la Colombie-Britannique (Loi de la C.- B) décrit un projet sujet à examen comme l'ensemble d'installations du site principal du projet, toute installation hors site liée au projet et toute activité liée au projet que le dirigeant principal de l'évaluation ou le ministre peut désigner. Ainsi, toute activité liée au projet peut être comprise dans la portée du projet et évaluée conformément à l'article 25 de la Loi de la C.- B. relatif aux questions d'évaluation requises. Aux fins de cette évaluation conjointe, les activités accessoires et toute autre activité comprise dans la portée du projet à l'échelle provinciale seront prises en compte dans la phase de prise de décision provinciale.

Au cours de la phase de planification du projet d'agrandissement de Deltaport — quatrième poste d'amarrage (le projet) de GCT Canada Limited Partnership (le promoteur), l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (l'Agence) et le Bureau d'évaluation environnementale de la Colombie-Britannique (BEE) ont examiné et analysé la documentation fournie par le promoteur, y compris, mais sans s'y limiter, la [description initiale du projet](#) et la [description détaillée du projet](#), ainsi que les commentaires reçus des peuples autochtones, du public, des autorités gouvernementales et d'autres participants. Au terme de cet examen, l'Agence et le BEE ont déterminé les activités devant faire partie du projet à évaluer (c.-à-d. les activités accessoires), ainsi que la portée géographique de ces activités. L'Agence et le BEE ont également déterminé les activités qui ne sont pas considérées comme accessoires au projet, mais qui seront comprises dans la portée du projet et évaluées conformément aux questions d'évaluation requises en vertu de la Loi de la C.- B. L'Agence et le BEE ont travaillé ensemble pour garantir un processus de planification coordonné et ont déterminé conjointement la portée de l'évaluation.

Le but de ce résumé est d'expliquer les considérations et les critères pris en compte pour déterminer si une activité est accessoire au projet et la portée géographique de cette activité. Ce résumé décrit également d'autres activités comprises dans la portée du projet et qui doivent être évaluées conformément aux questions d'évaluation requises prises en compte en vertu de la Loi de la C.- B.

2. Critères pour déterminer quelles activités concrètes sont accessoires au projet désigné

Dans le cadre du projet, les activités concrètes répertoriées par le règlement comprennent l'agrandissement de l'empreinte du terminal et de la cour intermodale, ainsi que l'ensemble d'activités et travaux concrets qui ont lieu dans les limites du bail du promoteur.

L'Agence et le BEE ont analysé si quatre activités supplémentaires potentielles étaient accessoires à l'activité concrète désignée¹ :

1. Transport maritime de porte-conteneurs;
2. Transport ferroviaire à l'extérieur de la limite du bail;
3. Transport routier à l'extérieur de la limite du bail;
4. Activités associées à l'exploitation de la marina de la Première Nation de Tsawwassen.

Considérations fédérales

Le [Guide de préparation d'une description initiale de projet](#) présente cinq critères à prendre en compte lorsqu'on doit déterminer des activités concrètes accessoires au projet désigné :

- La nature des activités proposées et si ces activités sont subordonnées ou complémentaires au projet;
- est-ce une activité qui relève de la responsabilité et du contrôle du promoteur;
- si l'activité doit être réalisée par un tiers, quelle est la nature de la relation entre le promoteur et le tiers; le promoteur peut-il exercer une influence ou diriger la réalisation de l'activité;
- l'activité est-elle pour le bénéfice exclusif du promoteur ou d'autres promoteurs;
- les exigences des gouvernements fédéral et provincial en matière de réglementation en ce qui concerne l'activité.

En outre, l'Agence tient également compte des objectifs de la LEI de façon générale lorsqu'elle applique les critères ci-dessus. Plus particulièrement, l'Agence s'efforce de trouver un équilibre entre les objectifs en matière d'évaluations équitables et opportunes et les objectifs relatifs à la promotion de la

¹ Dans sa description détaillée du projet, GCT Canada Limited Partnership (le promoteur) a également désigné le mouvement des barges et des remorqueurs de transport maritime à courte distance comme une activité accessoire potentielle. Le 4 mai 2022, GCT a signalé qu'il retirait le poste d'amarrage pour le transport maritime à courte distance de la description du projet, et qu'il n'était donc pas pris en compte dans cette analyse.

communication et de la coopération avec les peuples autochtones et au respect des droits de ces derniers.

En vertu de la LEI, les impacts potentiels d'un projet désigné sur les droits des peuples autochtones doivent être perçus comme un élément à prendre en compte lors de l'évaluation. Pour prendre une décision sur le projet, le gouvernement du Canada doit également tenir compte du fait que le projet désigné, y compris toute activité accessoire, pourrait potentiellement interférer avec l'exercice des droits des Autochtones.

Les considérations spécifiques au projet sont prises en compte lorsqu'on analyse si une activité est accessoire au projet. Par conséquent, l'inclusion d'une activité accessoire et sa portée géographique dépendent des circonstances uniques d'un projet donné et ne sont pas déterminantes pour les évaluations futures.

Considérations provinciales

La politique relative au processus de planification du BEE décrit les éléments à prendre en compte pour décider de la portée d'une évaluation environnementale provinciale et exige que les décisions sur la portée des projets dans le cadre l'EE favorisent l'atteinte des objectifs de la Loi et tiennent compte des questions d'intérêt provincial. Pour déterminer quelles installations et activités doivent être comprises dans la portée du projet, le BEE tient compte des six critères provinciaux suivants :

- la nature des répercussions potentielles sur les zones d'intérêt provincial;
- la nature des répercussions potentielles sur les peuples autochtones et leurs droits;
- toute information disponible concernant les préoccupations du public à l'égard des répercussions potentielles des installations et des activités liées aux questions d'intérêt provincial;
- l'étendue géographique pour laquelle l'on pourrait raisonnablement attribuer des répercussions potentielles à une installation ou une activité;
- la capacité du promoteur à contrôler une installation ou une activité du projet, et sa capacité à fournir des renseignements concernant une installation ou une activité;
- la mesure dans laquelle les répercussions potentielles du projet seraient prises en compte et atténuées dans le cadre d'autres processus de réglementation et d'EE, y compris l'octroi de permis ou les EE stratégiques ou régionales (en vertu des articles 35 et 73 de la Loi de la C.- B.)

3. Transport maritime

L'Agence et le BEE ont déterminé que les activités liées au transport maritime sont accessoires au projet. L'étendue géographique des activités liées au transport maritime comprend les voies de navigation probables depuis le projet proposé à Roberts Bank jusqu'aux limites extérieures de l'habitat essentiel des épaulards résidents du Sud; c'est ce qu'on appelle la « zone de transport maritime ». L'étendue géographique comprend également la zone de pêche locale Maa-nulthe de Barkley Sound et la zone de pêche locale Maa-nulthe de la baie Kyuquot Sound-Che:k'tles7et'h' Bay, établies en vertu de l'*Accord définitif des Premières Nations Maa-nulthes*.

Voici un résumé des raisons pour lesquelles les activités de transport maritime sont considérées comme accessoires au projet :

- Le transport maritime est un élément clé du projet et le projet ne pourrait pas être réalisé sans le transport des marchandises par bateau.
- Le promoteur a déclaré que le projet entraînera 52 escales supplémentaires de navires par an au GCT Deltaport lorsque le projet atteindra sa pleine capacité. En général, les navires devraient être plus grands que ceux qui font actuellement escale au GCT Deltaport. Compte tenu de ce nombre d'escales de navires, les répercussions potentielles du transport maritime peuvent être mesurables et attribuables au projet.
- Il existe une jurisprudence et une expérience pertinentes à partir des évaluations précédentes réalisées dans la région qui favorisent l'inclusion du transport maritime comme activité accessoire.
- Le transport maritime associé au projet pourrait avoir des effets sur l'épaulard résident du Sud, qui est inscrit comme espèce en voie de disparition à l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril*. Une partie des voies de transport maritime actuellement établies croise l'habitat essentiel des espèces désigné par le gouvernement fédéral. L'un des objectifs de la LEI est de protéger les composantes de l'environnement, ainsi que les conditions sanitaires, sociales et économiques relevant de la compétence législative du Parlement. L'inclusion de l'habitat essentiel désigné de l'épaulard résident du Sud dans l'étendue géographique du transport maritime facilitera l'atteinte de cet objectif de la LEI concernant le projet, surtout compte tenu du nombre d'escales de navires supplémentaires dans le cadre du projet et susceptibles d'avoir des effets sur l'épaulard résident du Sud, et de la possibilité que ces effets soient mesurables et attribuables au projet.
- L'étendue géographique permet d'évaluer les impacts potentiels du projet sur les droits des peuples autochtones. Elle permettra d'évaluer la majorité des eaux, comme le banc Swiftsure, où de nombreux peuples autochtones ont indiqué qu'ils exercent souvent leurs droits et pour lesquelles ils ont formulé des inquiétudes par le passé.
- L'étendue géographique permettra également de respecter l'esprit et l'intention de l'*Accord définitif des Premières Nations Maa-nulthes*, ainsi que les obligations de la Colombie-Britannique

et du Canada en tant que partenaires dans le cadre de cet accord. En outre, elle permettra à la Colombie-Britannique et au Canada de respecter les exigences de la loi, notamment l'obligation de consulter et, le cas échéant, s'adapter.

L'un des objectifs de la LEI est la mise en place d'un processus équitable, prévisible et efficace pour la réalisation des évaluations d'impact. L'Agence est consciente que le transport maritime associé au projet ne relève pas de la responsabilité et du contrôle du promoteur. Par conséquent, les lignes directrices conjointes sont adaptées pour refléter les principales questions soulevées par les parties en ce qui concerne le transport maritime. Pour la zone de pêche locale Maa-nulthe, les exigences de l'évaluation sont axées sur les questions soulevées par les Premières nations Maa-nulthes.

4. Transport ferroviaire

L'Agence et le BEE ont déterminé que le transport ferroviaire est accessoire au projet. L'étendue géographique du transport ferroviaire accessoire au projet comprend les lignes ferroviaires qui seront utilisées par le trafic ferroviaire lié au projet entre le terminal de Deltaport, jusqu'à Spuzzum, en Colombie-Britannique, à la limite nord du territoire de S'ólh Téméxw ou Stó:lō.

Voici un résumé des raisons pour lesquelles les activités de transport ferroviaire sont considérées comme accessoires au projet :

- Le transport ferroviaire est subordonné au projet, et le projet ne pourrait pas être réalisé sans le transport des marchandises par train. La majorité des conteneurs destinés au projet seront transportés par voie ferroviaire.
- Les renseignements préliminaires obtenus du promoteur indiquent que le projet devrait entraîner huit (8) mouvements de train supplémentaires (c.-à-d. quatre [4] trains) une fois que le projet sera pleinement opérationnel en 2057.
- Le transport ferroviaire relève d'un haut degré de compétence fédérale, ce qui justifie son inclusion dans le projet désigné. Les marchandises du projet seront transportées par des chemins de fer relevant de la compétence fédérale qui sont assujettis à un cadre réglementaire canadien et législatif global, notamment la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* et le *Règlement sur les émissions des locomotives*. Le régime réglementaire de Transports Canada en matière de transport ferroviaire vise essentiellement à assurer la sécurité en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.
- La Couronne a entendu les peuples autochtones dire que le transport ferroviaire associé au projet pourrait avoir des effets négatifs potentiels sur les intérêts autochtones, notamment sur les pratiques de récolte et les pratiques culturelles, la santé, le bien-être et la sécurité. L'inclusion du transport ferroviaire jusqu'à la limite des S'ólh Téméxw comme activité accessoire au projet permettra d'évaluer la majeure partie de la région ayant fait l'objet des préoccupations exprimées par les peuples autochtones à l'égard du transport ferroviaire et où ils ont indiqué qu'ils exercent leurs droits.
- Le processus d'évaluation d'impact mettra en place un mécanisme pour entendre les préoccupations et permettra au gouvernement de déterminer les mesures potentielles qui ne relèvent pas de la responsabilité et du contrôle du promoteur et qui pourraient éclairer la décision concernant le projet, y compris les répercussions potentielles du projet sur les droits des Autochtones.

L'un des objectifs de la LEI est la mise en place d'un processus équitable, prévisible et efficace pour la réalisation des évaluations d'impact. L'Agence est consciente qu'une grande partie de l'information relative au transport ferroviaire est détenue par les sociétés ferroviaires et qu'elle peut être exclusive. Par conséquent, les lignes directrices conjointes sont donc adaptées pour refléter les principales

questions soulevées par les peuples autochtones concernant le transport ferroviaire, et accordent au promoteur une certaine marge de manœuvre s'il n'est pas en mesure d'avoir accès à l'information requise.

5. Transport routier

L'Agence et le BEE ont déterminé que le transport routier associé au projet n'est pas accessoire au projet, mais qu'il doit être évalué comme un élément supplémentaire à prendre en compte en vertu de l'alinéa 22(1)(t) de la LEI. En vertu de la Loi de la C.-B, le transport routier est une activité qui doit être intégrée dans la portée du projet et évaluée conformément à l'article 25, questions d'évaluation requises. La Couronne a entendu les peuples autochtones dire que le transport routier associé au projet pourrait avoir des effets négatifs potentiels sur les intérêts autochtones, notamment sur la santé, le bien-être et la sécurité et augmenter les émissions de poussière et le bruit, en plus de perturber les collectivités. À ce titre, le BEE a estimé que le transport routier était une question d'évaluation requise en vertu de l'article 25 de la Loi de la C.-B.

L'étendue géographique du transport routier associé au projet comprend la zone jusqu'à et y compris :

- a. la route périphérique sur la rive sud du fleuve Fraser entre l'autoroute 99 et l'autoroute 91;
- b. l'autoroute 99 au niveau du tunnel George Massey;
- c. les routes suivantes entre la route 99 et la route périphérique sur la rive sud du fleuve Fraser : l'autoroute 17A au nord de l'autoroute 99, 62b Street, River Road et 96 Street.

L'inclusion du transport routier à titre d'élément supplémentaire à prendre en compte dans l'évaluation permettra à la commission d'examen de recueillir des renseignements et de les prendre en compte dans l'évaluation. Elle permettra également à la province d'utiliser les renseignements recueillis pour ses évaluations environnementales.

Voici un résumé des raisons pour lesquelles les activités de transport routier sont considérées comme accessoires au projet :

- Le promoteur a indiqué que l'augmentation du trafic de camions attribuable au projet se produirait à partir de 2033. En période d'exploitation optimale, le promoteur estime que si le projet est réalisé, les mouvements de camions augmenteraient de 2 900 par jour et les autres mouvements routiers (comme les déplacements du personnel pour se rendre au travail) de 1 700 par jour. Les renseignements fournis par le promoteur indiquent que la contribution relative du trafic lié au projet pourrait devenir rapidement imperceptible par rapport au volume du trafic régulier sur les routes de la région.
- Le transport routier n'est pas sous la responsabilité et le contrôle du promoteur, et toute capacité que le promoteur pourrait avoir de diriger ou d'influencer les opérateurs de camions est probablement limitée.
- Le promoteur n'est pas le seul à tirer avantage de la circulation des marchandises par le transport routier.

- Le transport routier relève exclusivement de la compétence des provinces et des municipalités. L'absence de compétence fédérale s'est fait lourdement ressentir au moment de déterminer si le transport routier n'est pas accessoire à l'activité concrète désignée en vertu de la LEI.

Étant donné que le transport routier n'est pas considéré comme accessoire au projet et qu'il n'est pas compris dans la définition fédérale d'un projet désigné en vertu de la LEI, si la réalisation du projet est autorisée, la déclaration de décision fédérale ne comprendra aucune condition relative aux activités de transport routier. Une déclaration de décision provinciale distincte prendrait en compte le transport routier conformément aux questions d'évaluation requises.

6. Marina de la Première Nation de Tsawwassen

La marina de la Première Nation Tsawwassen sera située sur les terres louées par le promoteur, et sa construction fait partie du projet désigné.

L'Agence et le BEE ont examiné la possibilité de considérer les activités associées à l'exploitation de la marina de la Première Nation Tsawwassen, par exemple, des utilisateurs qui accèdent à la marina pour mettre les bateaux à l'eau et dans le cadre de leurs activités sur l'eau, comme accessoires au projet. Ils en ont conclu que les activités associées à la marina de la Première Nation Tsawwassen ne sont pas accessoires au projet. Les activités associées à la marina de la Première Nation Tsawwassen ne seront pas évaluées en vertu de l'alinéa 22(1)(t) de la LEI, ni de l'article 25 de la Loi de la C.-B, et ne seront pas assujetties à des conditions.

Voici un résumé des raisons pour lesquelles la marina de la Première Nation Tsawwassen n'est pas considérée comme accessoires au projet :

- La marina n'est pas subordonnée au projet, ce qui signifie que l'exploitation du terminal ne dépend pas de la construction de la marina.
- Les utilisateurs de la marina ne relèveraient pas de la responsabilité et du contrôle du promoteur lorsqu'ils sont sur l'eau.
- Le promoteur ne serait pas la seule partie à tirer avantage de la marina.
- La marina devrait faciliter grandement le mouvement des bateaux de pêche récréative et commerciale. Il existe des processus réglementaires pour les personnes s'adonnant à des activités récréatives et commerciales, notamment des permis de pêche récréative ou commerciale et d'exploitation d'un bateau de plaisance.