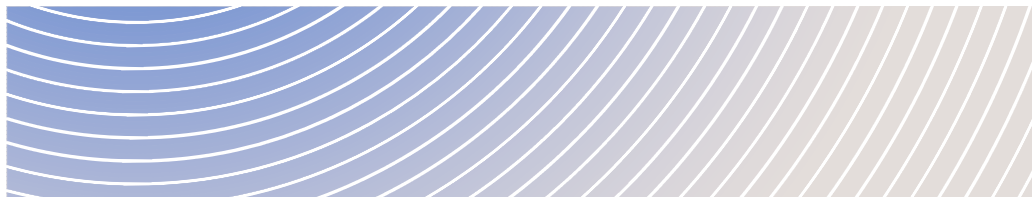


Rapport d'analyse



DÉCISION DE DÉSIGNER OU NON LES PROJETS
D'AGRANDISSEMET D'UN PARC LOGISTIQUE À VANCOUVER
ET D'AMÉLIORATION ROUTIÈRE ET FERROVIAIRE À PITT
MEADOWS DU CP EN COLOMBIE-BRITANNIQUE EN VERTU
DE *LA LOI SUR L'ÉVALUATION D'IMPACT*

Novembre 2021





Table des matières

Rapport d'analyse	1
Objet 1	
Projets.....	1
Projet de parc logistique.....	1
Projet routier et ferroviaire.....	1
Contexte de la demande	1
Contexte du projet.....	3
Aperçu du projet.....	3
Composantes et activités du projet	6
Analyse de la demande de désignation	7
Pouvoir de désigner les projets	7
Effets négatifs potentiels relevant de la compétence fédérale	8
Effets négatifs potentiels directs ou accessoires	8
Préoccupations du public	10
Impacts négatifs potentiels sur les droits des peuples autochtones.....	11
Évaluations régionales et stratégiques	12
Conclusion	12
ANNEXE I	14
Annexe I : Tableau de l'analyse	15
ANNEXE II	28
Annexe II : Possibles autorisations fédérales et provinciales pertinentes pour le projet.....	29

Objet

L'Agence d'évaluation d'impact du Canada (l'Agence) a préparé ce rapport aux fins d'examen par le ministre de l'Environnement et du Changement climatique (le ministre) afin qu'il décide s'il faut désigner le projet d'agrandissement d'un parc logistique à Vancouver (le projet de parc logistique) et le projet d'amélioration routière et ferroviaire à Pitt Meadows (le projet routier et ferroviaire) du CP (collectivement les projets) conformément à l'article 9 de la *Loi sur l'évaluation d'impact* (LEI). L'Agence a effectué cette analyse conformément à son *Guide opérationnel interne : Processus d'évaluation des demandes de désignation en vertu de la LEI*.

Projets

Projet de parc logistique

Le Chemin de fer Canadien Pacifique (CP) a proposé le projet de parc logistique pour répondre aux contraintes de capacité des installations intermodales et des gares de triage dans la région métropolitaine de Vancouver. Il s'agit d'agrandir l'installation intermodale existante de Vancouver à Pitt Meadows, en Colombie-Britannique (C.-B.), qui vise à ajouter un nouveau centre de transbordement et une infrastructure de soutien conçus pour distribuer des produits agricoles, automobiles et liquides.

Projet routier et ferroviaire

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser (APVF) et le CP ont proposé le projet routier et ferroviaire pour remédier à la congestion actuelle et future du trafic routier et ferroviaire à Pitt Meadows, en Colombie-Britannique. Le projet routier et ferroviaire consiste à supprimer les passages à niveau et à construire les infrastructures routières et ferroviaires connexes. Le projet routier et ferroviaire est proposé par l'APVF, qui dirige tous les éléments liés à la route et assure les activités de gestion globale du projet et le CP, qui dirige la construction et l'exploitation des composantes de la voie ferrée. La Ville de Pitt Meadows est aussi un partenaire dans le projet routier et ferroviaire puisqu'il entretiendra l'infrastructure routière une fois les activités de construction terminées.

Contexte de la demande

Le 12 juillet 2021, le ministre a reçu une lettre demandant la désignation des projets de la part des Qícəy (Première Nation de Katzie). La lettre comprenait une demande d'évaluation d'impact fédérale du projet de parc logistique ainsi que des composantes ferroviaires du projet routier et ferroviaire, ou d'évaluation d'impact fédérale du projet de parc logistique uniquement. Dans cette lettre, les Qícəy (Première Nation de Katzie) ont exprimé leur soutien aux composantes routières du projet routier et ferroviaire. La demande a exprimé les préoccupations suivantes :

- les impacts négatifs potentiels sur les droits et intérêts des Qícəy (Première Nation de Katzie) liés à la protection, à la restauration et à l'intendance de Sqəycəyaʔl státləw (Katzie Slough), et effets potentiels en aval sur la rivière Pitt et le fleuve Fraser;
- les impacts négatifs potentiels du projet de parc logistique sur l'utilisation actuelle des terres et des ressources par les Qícəy (Première Nation de Katzie) à des fins traditionnelles, citant les hypothèses du CP faites dans les documents du projet et le manque de considération de la contribution des Qícəy (Première Nation de Katzie);
- les effets cumulatifs négatifs potentiels des projets en combinaison avec le développement industriel historique, existant et raisonnablement prévisible près de Sqəycəyaʔl státləw (Katzie Slough) et de l'habitat critique d'alevinage du saumon hors canal dans le bas Fraser;
- la pertinence du processus réglementaire de l'Office des transports du Canada en vertu de l'article 98 de la *Loi sur les transports au Canada*, en mentionnant spécifiquement les préoccupations selon lesquelles le processus réglementaire n'évalue pas de manière significative les effets cumulatifs potentiels et ne permet pas les délais et les processus nécessaires à la collaboration et à l'établissement de relations pour aborder la détérioration potentielle de Sqəycəyaʔl státləw (Katzie Slough);
- l'ampleur du projet de parc logistique par rapport aux seuils prévus par le *Règlement sur les activités concrètes* (le Règlement); et
- l'étendue des préoccupations du public liées aux projets.

Le 22 juillet 2021, l'Agence a envoyé des lettres au CP et à l'APVF les informant de la demande de désignation et leur demandant de fournir des renseignements à propos des projets. De plus, l'Agence a demandé l'avis ou la contribution de la ville de Pitt Meadows, d'Environnement et Changement climatique Canada, de Pêches et Océans Canada, de Transports Canada, de l'Office des transports du Canada, d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada et des groupes autochtones potentiellement touchés.

Le CP et l'APVF ont tous deux répondu le 16 août 2021 en fournissant des renseignements sur les projets, leurs effets négatifs potentiels, la conception proposée et les mesures d'atténuation, et leur opinion selon laquelle les projets ne devraient pas être désignés.

On a reçu des avis sur les mécanismes législatifs applicables et les effets potentiels des projets d'Environnement et Changement climatique Canada, de Pêches et Océans Canada, de Transports Canada et de l'Office des transports du Canada.

L'Agence a reçu des réponses des Tribus Cowichan, de la Première Nation Tsawwassen et de la Première Nation Tsleil-Waututh. L'Agence a également reçu des présentations d'intervenants et du public, notamment de la Ville de Pitt Meadows et de 52 particuliers.

Contexte du projet

Aperçu du projet

Le projet de parc logistique et le projet routier et ferroviaire sont deux projets distincts. Bien que les projets soient géographiquement proches, ils sont indépendants, car l'un peut se dérouler en l'absence de l'autre. En outre, les projets ont des promoteurs distincts, le projet de parc logistique étant proposé par le CP, et le projet routier et ferroviaire étant proposé par l'APVF et le CP.

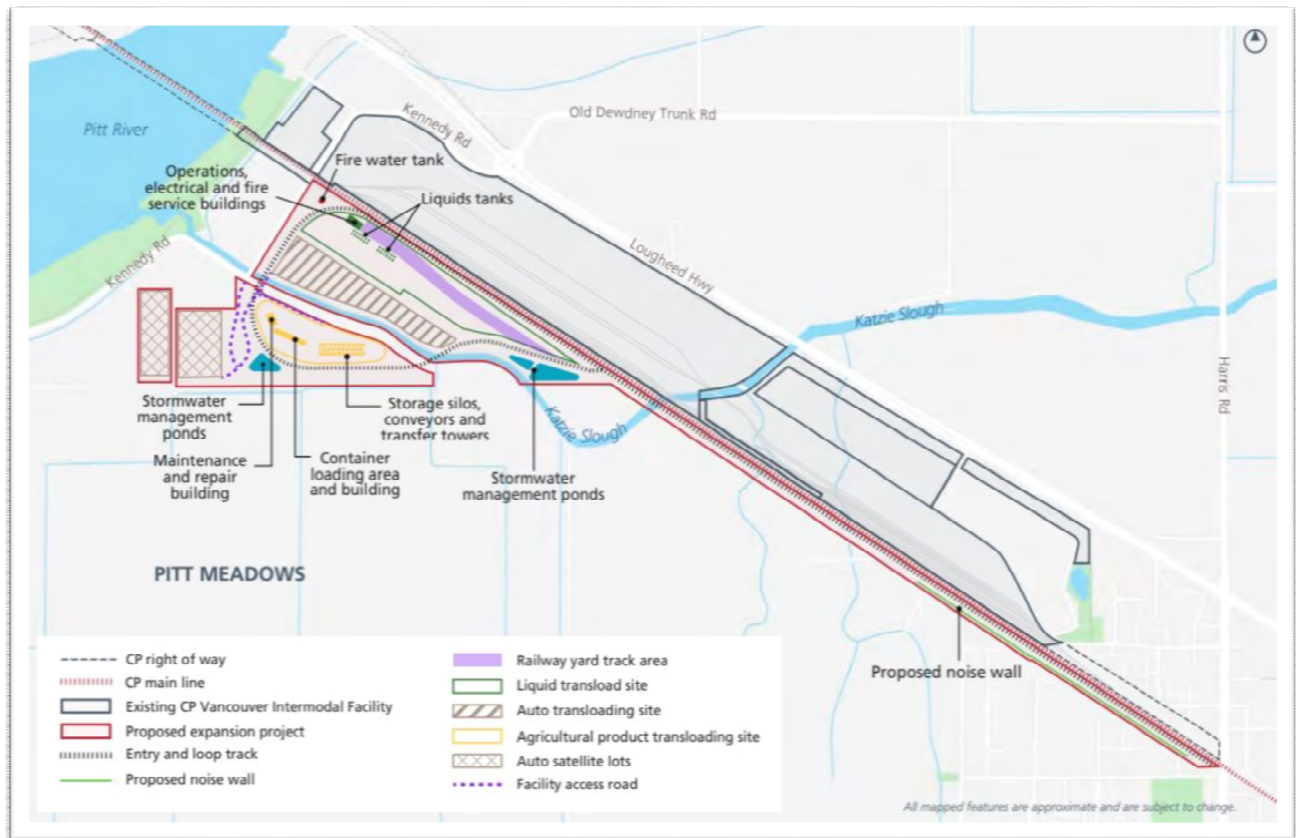
Projet de Parc logistique

L'objectif du projet de parc logistique est de construire une installation de transbordement et de logistique de marchandises multiples afin d'atténuer les problèmes de capacité de l'installation intermodale de Vancouver et de la gare de triage de Coquitlam situées à proximité et d'augmenter l'efficacité du réseau commercial en réduisant la circulation de conteneurs vides et en créant une capacité pour atténuer les impacts des perturbations et des interruptions. Ceci est conforme au mandat du CP prescrit par la loi qui est de transporter les biens et produits fabriqués et consommés en Amérique du Nord.

Le projet de parc logistique prévoit l'agrandissement de l'installation intermodale existante du CP à Vancouver et la construction de voies supplémentaires dans son couloir ferroviaire principal existant. Il comprendra l'extension de 41 hectares de la gare de triage existante de 89 hectares et la construction d'un nouveau centre de transbordement pour la distribution de produits agricoles, automobiles et liquides. Sous réserve des agréments applicables, la construction est prévue pour 2026-2028 et l'exploitation se poursuivra indéfiniment par la suite.

Le projet de parc logistique est situé à Pitt Meadows, en Colombie-Britannique, sur des terres appartenant au CP. Le site s'étend du chemin Kennedy au chemin Harris, directement au sud de l'actuelle installation intermodale de Vancouver appartenant au CP et exploitée celui-ci (figure 1). Ce site est traversé par Sq̓áyçaya?ł státləw (Katzie Slough) et la rivière Pitt est située à environ 500 mètres à l'ouest.

Figure 1 : Emplacement et disposition du projet de parc logistique



(Source de la figure Parc logistique du CP : Guide de discussion de la deuxième série de consultations communautaires de Vancouver, juin 2021)

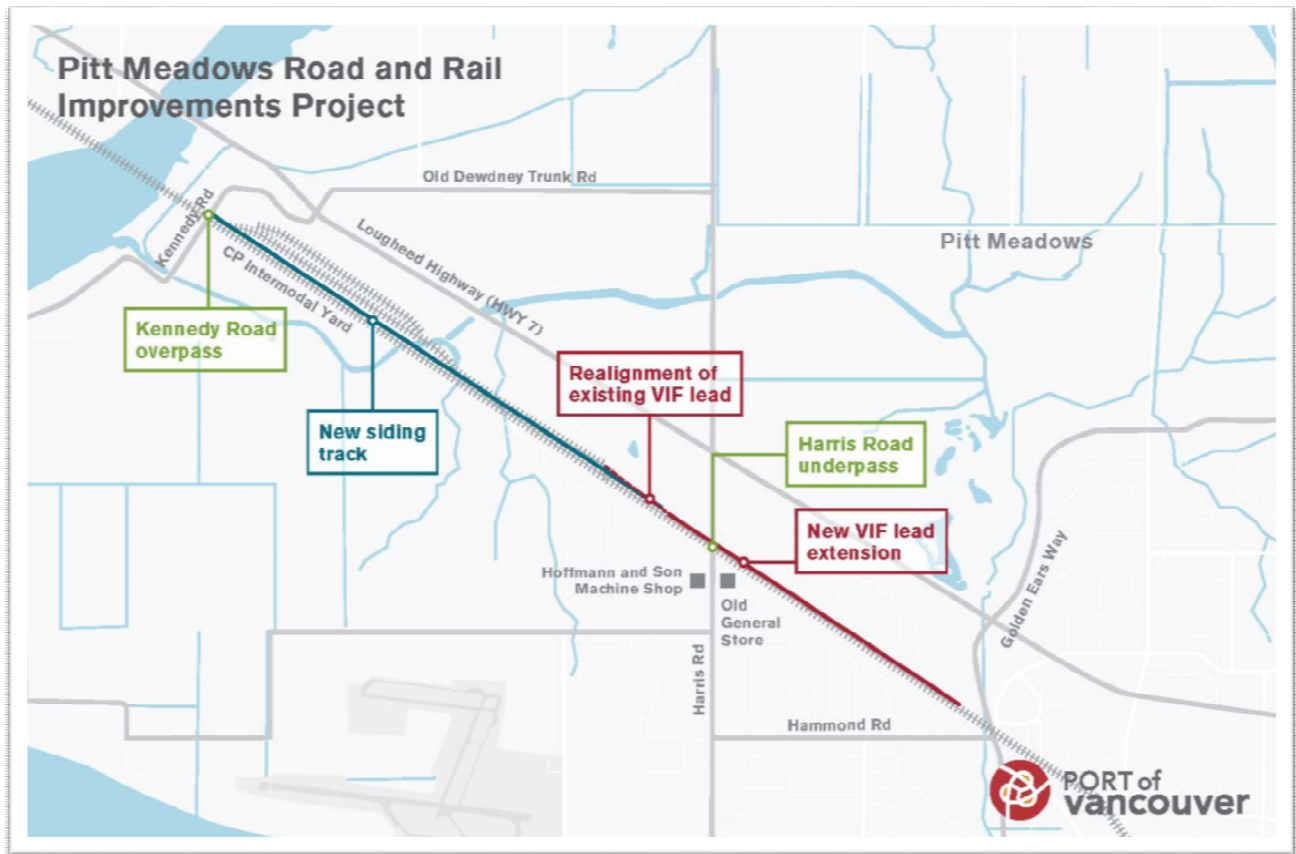
Projet routier et ferroviaire

L'objectif du projet routier et ferroviaire est d'améliorer l'efficacité des déplacements routiers et ferroviaires dans la région métropolitaine de Vancouver. Selon l'APVF, les passages à niveau des chemins Kennedy et Harris sont parmi les plus fréquentés de la région, le chemin Kennedy étant bloqué par les trains pendant une heure et 45 minutes par jour en moyenne et le chemin Harris pendant trois heures et 30 minutes. Le projet routier et ferroviaire s'inscrit dans le cadre plus large de la stratégie Greater Vancouver Gateway 2030, élaborée par le Gateway Transportation Collaboration Forum, qui regroupe l'APVF, TransLink, le ministère des Transports et de l'Infrastructure de la Colombie-Britannique, le Greater Vancouver Gateway Council et Transports Canada. L'objectif de la stratégie est de servir de feuille de route pour les investissements dans les infrastructures de la région afin de garantir que les réseaux routiers et ferroviaires répondent aux besoins commerciaux croissants jusqu'en 2030. Le coût total du projet routier et ferroviaire devrait s'élever à 141,1 millions de dollars, dont 48,8 millions sont financés par le Fonds national des corridors commerciaux.

Le projet routier et ferroviaire comprend la suppression des passages à niveau des chemins Kennedy et Harris et la construction d'un passage souterrain à quatre voies et d'un pont ferroviaire au chemin Harris et d'un passage supérieur à deux voies au chemin Kennedy. Il comprendra la construction d'un prolongement de voie menant à l'installation intermodale de Vancouver et d'une nouvelle voie d'évitement ferroviaire du côté nord de la ligne principale existante du CP. En remplaçant les passages à niveau par des passages souterrains, le projet routier et ferroviaire augmentera la sécurité publique en réduisant les collisions, améliorera le temps de réponse des services d'urgence, réduira la congestion routière, éliminera les temps d'attente des véhicules aux passages à niveau et améliorera la capacité de transport ferroviaire de marchandises. Sous réserve des agréments applicables, la construction est prévue pour 2023-2026.

Le projet routier et ferroviaire est situé à Pitt Meadows, en Colombie-Britannique. Les composantes routières sont situées à l'endroit où la ligne principale du CP coupe en deux les chemins Kennedy et Harris, et les composantes ferroviaires se trouvent sur des terrains appartenant au CP entre les chemins Kennedy et Harris (Figure 2).

Figure 2 : Emplacement et disposition du projet routier et ferroviaire



(Source de la figure : présentation de l'APVF à la demande d'information de l'AEIC pour le projet routier et ferroviaire, août 2021).

Composantes et activités du projet

Projet de parc logistique

Le projet de parc logistique est proposé pour fonctionner comme une installation de transbordement ferroviaire conventionnelle, en agrandissant l'installation intermodale existante de Vancouver à Pitt Meadows, en Colombie-Britannique. Le projet de parc logistique comprend la construction des éléments suivants :

- Voies ferrées : une voie en boucle de 5,3 kilomètres à partir de la ligne principale pour assurer les connexions entre la voie existante et l'installation de transbordement agrandie.
- Sous-site de transbordement de produits agricoles :
 - une zone ayant la capacité de décharger un train unitaire de 2 591 mètres (un train contenant tous les mêmes produits) à la fois en 24 heures;
 - 13 silos d'entreposage pour l'entreposage temporaire d'environ 15 600 tonnes de produits agricoles.
- Sous-site de transbordement d'automobiles :
 - 2 voies de déchargement d'automobiles, avec 12 emplacements pour wagons chacune;
 - un lot d'entreposage temporaire; et
 - une zone de chargement des camions.
- Sous-site de transbordement de liquides :
 - une gare de triage d'une capacité de 40 wagons pour recevoir l'éthanol et les carburants de transport;
 - 11 réservoirs d'entreposage d'une capacité de cinq jours d'entreposage de liquide (2 réservoirs chacun pour l'éthanol, le supercarburant et le diesel et 5 réservoirs pour l'essence ordinaire);
 - un bâtiment de mélange;
 - des pompes pour le chargement des camions;
 - une route d'accès pour les pompiers;
 - une infrastructure de lutte contre les incendies;
 - une zone d'attente pour les camions.
- des bâtiments administratifs dotés de casiers, de toilettes et de salles de repas pour le personnel.

Projet routier et ferroviaire

Le projet routier et ferroviaire comporte des éléments routiers proposés par l'APVF et des éléments ferroviaires proposés par le CP et comprend la construction des éléments suivants :

- Composantes routières :
 - un viaduc à deux voies à la hauteur du chemin Kennedy;
 - un passage souterrain à quatre voies au chemin Harris.
- Composantes ferroviaires :
 - une voie d'évitement de 3 048 mètres sur le côté nord des deux voies de la ligne principale existante, à l'est du chemin Kennedy et à l'ouest du chemin Harris;
 - un pont ferroviaire sur le Sq̓ə́ycəyał státləw (Katzie Slough) avec des culées à l'extérieur de la ligne des hautes eaux;
 - le prolongement de 1 829 mètres de la voie principale existante donnant accès à l'installation intermodale de Vancouver;
 - un mur de protection pour la passerelle piétonne aérienne existante.

Analyse de la demande de désignation

Pouvoir de désigner les projets

Le *Règlement sur les activités concrètes* (le Règlement) de la LEI précise les activités concrètes qui constituent des projets désignés. Les projets sont décrits ci-dessous, y compris leur taille par rapport aux seuils fixés par le Règlement.

En vertu du paragraphe 9(1) de la LEI, le ministre peut, par arrêté, désigner une activité concrète qui n'est pas prévue dans le Règlement. Le ministre peut le faire si, à son avis, l'activité concrète peut avoir des effets négatifs relevant de la compétence fédérale ou des effets négatifs directs ou accessoires, ou susciter des préoccupations du public liées à ces effets justifiant la désignation. Lorsqu'il envisage une désignation, en vertu du paragraphe 9(2) de la LEI, le ministre peut tenir compte des effets négatifs qu'une activité concrète peut avoir sur les droits des peuples autochtones.

Projet de parc logistique

Le projet de parc logistique comprend un agrandissement de 41 hectares de l'installation intermodale existante de Vancouver, qui a une empreinte actuelle de 89 hectares. L'augmentation de la superficie de la gare de triage est donc de 46 %, pour une superficie totale après l'agrandissement de 130 hectares. Le projet de parc logistique n'est pas pris en compte dans le Règlement parce que l'agrandissement n'entraîne pas une augmentation de la superficie totale de 50 % ou plus, comme indiqué à l'article 55 du Règlement :

- « *L'agrandissement d'une gare de triage existante qui entraînerait une augmentation de 50 % ou plus de la superficie totale de la gare et qui porterait sa superficie totale à 50 ha ou plus* ».

L'exécution de l'essentiel du projet de parc logistique n'est pas encore entamée et aucune autorité fédérale n'a exercé des attributions qui permettraient au projet de parc logistique d'être réalisé, en totalité ou en partie¹. Compte tenu de cette compréhension du projet de parc logistique, l'Agence est d'avis que le ministre pourrait envisager de désigner ce projet en vertu du paragraphe 9(1) de la LEI.

Projet routier et ferroviaire

Le projet routier et ferroviaire comprend la construction de 3,8 kilomètres de nouvelles voies d'évitement et le prolongement de 1,8 kilomètre de la voie principale existante. Le projet routier et ferroviaire n'est pas pris en compte dans le Règlement parce que les nouvelles voies ferrées ont une longueur inférieure à 50 kilomètres, comme indiqué à l'alinéa 54a) du Règlement :

¹Le ministre ne doit pas procéder à la désignation si la mise en œuvre de l'essentiel de l'activité concrète a commencé, ou si une autorité fédérale a exercé une attribution relativement au projet (paragraphe 9(7) de la LEI).

- « La construction, l'exploitation, la désaffectation et la fermeture d'une nouvelle ligne de chemin de fer pouvant effectuer le transport de marchandises ou le transport ferroviaire interurbain de voyageurs qui nécessite un total de 50 km ou plus de nouvelle emprise ».

L'exécution de l'essentiel du projet routier et ferroviaire n'est pas encore entamée et aucune autorité fédérale n'a exercé des attributions qui permettraient au projet routier et ferroviaire d'être réalisé, en totalité ou en partie.

Compte tenu de cette compréhension du projet routier et ferroviaire, l'Agence est d'avis que le ministre pourrait envisager de désigner ce projet en vertu du paragraphe 9(1) de la LEI.

Effets négatifs potentiels relevant de la compétence fédérale

Projet de parc logistique

Le potentiel d'effets négatifs relevant d'un domaine de compétence fédérale, au sens de l'article 2 de la LEI, serait limité par la conception du projet, par l'application de mesures d'atténuation standard, et géré par les mécanismes législatifs existants. L'annexe I présente l'analyse des effets négatifs potentiels pour le projet de parc logistique et le projet routier et ferroviaire, des mesures d'atténuation proposées par le CP et des mécanismes législatifs prévus qui permettraient de remédier aux effets déterminés.

Aucun territoire domanial ne devrait être touché par le projet de parc logistique.

Projet routier et ferroviaire

Le potentiel d'effets négatifs relevant d'un domaine de compétence fédérale, au sens de l'article 2 de la LEI, serait limité par la conception du projet, par l'application de mesures d'atténuation standard, et géré par les mécanismes législatifs existants. L'annexe I présente l'analyse des effets négatifs potentiels pour le projet routier et ferroviaire, des mesures d'atténuation proposées par l'APVF et le CP et des mécanismes législatifs prévus qui permettraient de remédier aux effets déterminés.

Aucun territoire domanial ne devrait être touché par le projet routier et ferroviaire.

Effets négatifs potentiels directs ou accessoires

Les effets directs ou accessoires sont ceux qui sont directement liés ou nécessairement accessoires à l'exercice, par une autorité fédérale, d'attributions qui permettraient la réalisation, en tout ou en partie, d'un projet, ou à la fourniture d'une aide financière par une autorité fédérale à une personne pour permettre la mise en œuvre dudit projet, en tout ou en partie.

Projet de parc logistique

Le projet de parc logistique tel que décrit peut nécessiter l'exercice des attributions fédérales suivantes :

- une approbation de l'Office des transports du Canada en vertu de l'article 98 de la *Loi sur les transports au Canada*;
- une autorisation de Pêches et Océans Canada en vertu des alinéas 34.4(2)b) et 35(2)b) de la *Loi sur les pêches* peut être requise pour les ouvrages, entreprises ou activités qui entraîneraient la mort de poissons ou la détérioration, la perturbation ou la destruction de leur habitat;
- un permis d'Environnement et Changement climatique Canada en vertu des articles 32, 33 et du paragraphe 58(1) de la *Loi sur les espèces en péril* peut être requis s'il y a des impacts sur une espèce en péril, une partie de son habitat essentiel ou la résidence de ses individus, d'une manière qui est interdite;
- une approbation de Transports Canada en vertu de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes* peut être requis pour les activités de construction, de placement, de modification, de reconstruction, d'enlèvement ou de désaffectation d'un ouvrage majeur situé sur une eau navigable et susceptible de nuire à la navigation. En outre, une notification de travaux peut être exigée pour les travaux mineurs effectués sur des voies navigables;
- un permis d'Environnement et Changement climatique Canada, en vertu de la *Loi de 1994 sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs*, peut être requis pour toutes les activités touchant les oiseaux migrateurs, notamment celles qui peuvent les tuer ou les blesser, ou qui consistent à recueillir des adultes, des jeunes et des œufs;
- un permis de Transports Canada en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* peut être requis pour les activités d'exploitation sur une voie ferrée sous réglementation fédérale.
- une approbation d'Environnement et Changement climatique Canada, conformément au paragraphe 332(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, pour l'entreposage de produits pétroliers ou de produits apparentés.

Les effets directs ou accessoires potentiels liés aux attributions mentionnées ci-dessus seraient limités ou traités grâce à la diligence raisonnable de l'autorité fédérale.

Projet routier et ferroviaire

Le projet routier et ferroviaire tel que décrit peut nécessiter l'exercice des attributions fédérales suivantes :

- une autorisation de Pêches et Océans Canada en vertu des alinéas 34,4(2)b) et 35(2)b) de la *Loi sur les pêches* peut être requise pour les ouvrages, entreprises ou activités qui entraîneraient la mort de poissons ou la détérioration, la perturbation ou la destruction de leur habitat;
- un permis d'Environnement et Changement climatique en vertu des articles 32, 33 et du paragraphe 58(1) de la *Loi sur les espèces en péril* peut être requis s'il y a des impacts sur une espèce en péril, une partie de son habitat essentiel ou la résidence de ses individus, d'une manière qui est interdite;
- une approbation de Transports Canada en vertu de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes* peut être requis pour les activités de construction, de placement, de modification, de reconstruction, d'enlèvement ou de désaffectation d'un ouvrage majeur situé sur une eau

navigable et susceptible de nuire à la navigation. En outre, une notification de travaux peut être exigée pour les travaux mineurs effectués sur des voies navigables.

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

Préoccupations du public

Entre le 12 juillet 2021 et le 16 août 2021, 52 lettres ont été reçues de la part de membres du public exprimant leurs préoccupations concernant le projet de parc logistique et le projet routier et ferroviaire. Les préoccupations du public connues de l'Agence comprennent celles qui sont mentionnées dans les lettres et dans les renseignements publiés dans les médias locaux, en ligne et dans la pétition e-3037 de la Chambre des communes, qui font état des préoccupations des collectivités concernant les projets. Les préoccupations soulevées sont les suivantes :

- les effets sur le poisson et l'habitat du poisson, les oiseaux migrateurs, et les espèces en péril inscrites sur la liste fédérale;
- les effets sur la faune et la végétation;
- les effets sur la santé liés au bruit et aux vibrations et à la qualité de l'air;
- les effets sur l'usage courant des terres et des ressources à des fins traditionnelles;
- les effets cumulatifs sur les poissons et leur habitat dans le fleuve Fraser et ses affluents;
- les émissions de gaz à effet de serre et changements climatiques;
- la perte de terres agricoles;
- la consultation et la participation des communautés autochtones et la mobilisation du public inadéquates;
- la demande de désignation d'un projet en vertu de la *Loi sur l'évaluation d'impact*.

De plus, le public a noté d'autres préoccupations au-delà de la compétence fédérale, y compris le fait que le projet de parc logistique ne cadre pas avec la beauté naturelle de la ville de Pitt Meadows, que les services d'urgence locaux pourraient ne pas être adéquats pour répondre aux problèmes d'incendie, et que le projet de parc logistique aura un impact négatif sur la valeur des propriétés locales et des terres agricoles.

La Ville de Pitt Meadows a fait part de son opposition au projet de parc logistique et de son soutien au projet routier et ferroviaire, dans une lettre datée du 13 août 2021. La Ville de Pitt Meadows affirme que le projet de parc logistique entre dans le champ d'application en vertu du Règlement lorsqu'on considère l'agrandissement lié au projet de parc logistique en combinaison avec le développement de l'installation de transbordement et de distribution de Maersk, un autre projet appartenant au CP situé à proximité et déjà en construction. La Ville de Pitt Meadows affirme que le CP caractérise mal le projet de parc logistique en séparant les composantes liées à l'installation de transbordement et de distribution de Maersk.

Les préoccupations exprimées concernant les effets négatifs potentiels dans les domaines de compétence fédérale comprennent : le poisson et son habitat, les oiseaux migrateurs et les espèces en péril inscrites sur la liste fédérale. Cependant, l'Agence est d'avis que ces préoccupations peuvent être traitées par

l'application de mesures d'atténuation standard et des mécanismes législatifs et réglementaires existants (consulter l'annexe I).

Impacts négatifs potentiels sur les droits des peuples autochtones

L'Agence a pris en compte les impacts potentiels sur les groupes suivants, et a sollicité leurs commentaires : Première Nation Tsawwassen, Bande indienne Musqueam, Nation Tsleil-Waututh, Première Nation Stz'uminus, Tribus Cowichan, Première Nation Halalt, Ts'uubaa-asatx (Première Nation Lake Cowichan), Première Nation Lyackson, Tribu Penelakut, Première Nation Semiahmoo, S'ólh Téméxw Stewardship Alliance, Première Nation Kwikwetlem, Première Nation Squamish, Première Nation Kwantlen, Première Nation Seabird Island, Leq'á:mél, Première Nation Shxwowhamel, Première Nation Matsqui, Première Nation Peters, Première Nation Popkum, Bande Sts'ailes (Chehalis), Première Nation Union Bar et la Nation métisse de la Colombie-Britannique.

En plus de la demande de désignation des Qícəy (Première Nation de Katzie), l'Agence a reçu des commentaires des Tribus Cowichan, de la Première Nation Tsawwassen et de la Nation Tsleil-Waututh, qui appuient tous la demande de désignation des projets des Qícəy (Première Nation de Katzie) en vertu du paragraphe 9(1) de la LEI. La demande de désignation des Qícəy (Première Nation de Katzie) était accompagnée d'une lettre d'appui de la Lower Fraser Fisheries Alliance, une affiliation de Premières Nations allant de Yale (C.-B.) à l'embouchure du fleuve Fraser.

Projet de Parc logistique

Les Qícəy (Première Nation de Katzie) ont exprimé que le projet de parc logistique a le potentiel d'entraîner des impacts sur les droits des Qícəy (Première Nation de Katzie). Les Qícəy (Première Nation de Katzie) affirment que leurs droits et intérêts ont déjà été considérablement affectés par les effets cumulatifs sur leur territoire et que le projet de parc logistique doit être considéré dans une optique cumulative. Les Qícəy (Première Nation de Katzie) affirment en outre que le processus de la LEI doit tenir compte de la manière dont les projets pourraient renforcer les obstacles existants à l'habitat du poisson, à la productivité et à la qualité de l'habitat sur leur territoire, et de la manière dont ces impacts peuvent être efficacement atténués dans le but de restaurer le territoire et d'assurer l'exercice significatif de leurs droits sur le lieu sacré.

Les Qícəy (Première Nation de Katzie) ont indiqué que le processus de l'article 98 de l'Office des transports du Canada ne permettrait pas de remédier à ces impacts. Les Qícəy (Première Nation de Katzie) soutiennent que le processus fédéral de la LEI offre une alternative viable pour assurer une évaluation significative des impacts potentiels du projet de parc logistique sur les droits des Qícəy (Première Nation de Katzie). Nonobstant l'exigence de la LEI de prendre en compte les impacts d'un projet sur les droits, l'Agence reconnaît que les processus réglementaires fédéraux applicables au projet de parc logistique exigent que les ministères se consultent et, le cas échéant, s'accrochent des impacts associés à leurs attributions. Plus précisément, la détermination de l'Office des transports du Canada par le biais du processus de demande en vertu de l'article 98 déclenche l'obligation de consulter de la Couronne, et cette obligation doit être remplie d'une manière compatible avec l'honneur de la Couronne et

les objectifs de réconciliation entre les peuples autochtones et les autres Canadiens. L'Office des transports du Canada est guidé par la politique sur la Consultation auprès des peuples autochtones et respect de leurs droits et de leurs intérêts dans le contexte des déterminations de l'Office des transports du Canada. Cette politique stipule que la Couronne a l'obligation de consulter les peuples autochtones lorsqu'elle envisage une action, telle que l'autorisation d'un projet, susceptible de porter atteinte aux droits ou intérêts autochtones établis ou revendiqués. L'Office des transports du Canada est une entité gouvernementale dont les autorisations déclenchent l'obligation de consulter et d'accommodement de la Couronne, et il a la responsabilité de s'assurer que cette obligation est pleinement et honorablement remplie avant de délivrer une autorisation qui pourrait affecter les droits et les intérêts des autochtones. Lorsqu'il prend sa décision finale, l'Office des transports du Canada tient compte de tous les impacts et effets sur les droits et les intérêts des Autochtones qui ont été déterminés dans le cadre du processus de consultation, et veille à ce que des mesures d'adaptation soient mises en œuvre, le cas échéant.

Projet routier et ferroviaire

Les Qícay (Première Nation de Katzie) ont indiqué que le projet routier et ferroviaire est lié au projet de parc logistique, lui est géographiquement proche, et devrait être évalué avec lui parce que le projet routier et ferroviaire soutient les objectifs partagés d'augmenter la capacité ferroviaire du CP, et qu'il est lié aux effets cumulatifs dans la région. Les Qícay (Première Nation de Katzie) ont indiqué que le saumon est un animal sacré et un point central de leur culture, et que (dans le passé et le présent) le saumon subit les effets du développement progressif sur leur territoire et des effets cumulatifs, ce qui a un impact sur la capacité des Qícay (Première Nation de Katzie) à maintenir cette relation sacrée et leurs liens culturels. Nonobstant l'exigence de la LEI de prendre en compte les impacts d'un projet sur les droits, l'Agence reconnaît que les processus réglementaires fédéraux applicables au projet routier et ferroviaire exigent que les ministères se consultent et, le cas échéant, s'accommodent des impacts associés à leurs attributions.

Évaluations régionales et stratégiques

Aucune évaluation régionale ou stratégique en vertu des articles 92, 93 ou 95 de la LEI n'est pertinente pour les projets.

Conclusion

Le projet de parc logistique et le projet routier et ferroviaire sont deux projets distincts. Bien que les projets soient géographiquement proches, ils sont indépendants, car l'un peut se dérouler en l'absence de l'autre. En outre, les projets ont des promoteurs distincts, le projet de parc logistique étant proposé par le CP, et le projet routier et ferroviaire étant proposé par l'APVF et le CP.

Projet de Parc logistique

Pour mener son analyse, l'Agence a demandé et reçu les commentaires du CP, des autorités fédérales compétentes, de la Ville de Pitt Meadows et des groupes autochtones susceptibles d'être touchés. En

outre, l'Agence a tenu compte des préoccupations exprimées dans les lettres envoyées au **ministre** par le public.

Le potentiel d'effets négatifs, tel qu'il est décrit au paragraphe 9(1) de la LEI, serait limité par la conception du projet, l'application de mesures d'atténuation normalisées et par des mécanismes législatifs existants (annexe I). Les processus réglementaires fédéraux et provinciaux requis en vertu de la *Loi sur les transports au Canada*, de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, de la *Loi sur les pêches*, de la *Loi sur les espèces en péril*, de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes*, de la *Loi de 1994 sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs*, de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, de la *Wildlife Act* de la C.-B. et de la *Heritage Conservation Act* de la C.-B. ont la capacité de répondre aux préoccupations exprimées par les Qícøy (Première Nation de Katzie) et à celles qui sont connues de l'Agence.

Il est possible que le projet de parc logistique contribue aux impacts sur les droits des peuples autochtones causés par l'urbanisation et le développement industriel dans la région. Toutefois, l'Agence estime que les mécanismes législatifs existants seront suffisants pour faire face à l'ampleur prévue de ces effets négatifs. Ces mécanismes législatifs pourraient inclure l'examen des effets cumulatifs dans le cadre de la demande en vertu de l'article 98 de la *Loi sur les transports au Canada*, si le potentiel d'effets cumulatifs du projet est une préoccupation publique.

Projet routier et ferroviaire

Pour mener son analyse, l'Agence a demandé et reçu les commentaires du CP, de l'APVF, des autorités fédérales compétentes, de la ville de Pitt Meadows et des groupes autochtones susceptibles d'être touchés. En outre, l'Agence a tenu compte des préoccupations exprimées dans les lettres envoyées au **ministre** par le public.

Le potentiel d'effets négatifs, tel qu'il est décrit au paragraphe 9(1) de la LEI, serait limité par la conception du projet, l'application de mesures d'atténuation normalisées et par des mécanismes législatifs existants (annexe I). Les processus réglementaires fédéraux et provinciaux requis en vertu de la *Loi sur les pêches*, de la *Loi sur les espèces en péril*, de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes*, de la *Heritage Conservation Act* de la C.-B. et de la *Water Sustainability Act* de la C.-B. ont la capacité de répondre aux préoccupations exprimées par les Qícøy (Première Nation de Katzie) et à celles qui sont connues de l'Agence.

Il est possible que le projet routier et ferroviaire contribue aux impacts sur les droits des peuples autochtones causés par l'urbanisation et le développement industriel dans la région. Toutefois, l'Agence estime que les mécanismes législatifs existants seront suffisants pour faire face à l'ampleur prévue de ces effets négatifs.

ANNEXE I

Annexe I : Tableau de l'analyse

Effets négatifs ou préoccupations du public aux termes du paragraphe 9(1) de la <i>Loi sur l'évaluation d'impact</i>	Effets et mesures d'atténuation proposées par le promoteur et avis d'experts fédéraux	Mécanismes législatifs pertinents
<p>Un changement au poisson et à l'habitat du poisson, au sens du paragraphe 2(1) de la <i>Loi sur les pêches</i></p>	<p>Projet de parc logistique</p> <p>Préoccupations du demandeur et des groupes autochtones</p> <p>Les Qícəy (Première Nation de Katzie) dans leur demande de désignation et la Lower Fraser Fisheries Alliance notent que le projet de parc logistique divise en deux Sq̓ə́ycəyaʔl státləw (Katzie Slough) et aurait le potentiel d'avoir un impact sur l'habitat critique d'alevinage hors canal du bas Fraser, qui a déjà subi des effets cumulatifs considérables ayant dégradé la qualité de l'habitat du poisson.</p> <p>Promoteur</p> <p>Le promoteur a indiqué que l'habitat du poisson pourrait être altéré par des changements dans la structure de l'habitat, l'accès et la qualité de l'eau, et que le poisson (tel que défini dans la <i>Loi sur les pêches</i>) pourrait être affecté par la mortalité et les changements en ce qui a trait à la santé.</p> <p>Le promoteur a déclaré qu'il demandera un examen de ses plans par Pêches et Océans Canada, reconnaissant qu'une autorisation en vertu de la <i>Loi sur les pêches</i> pourrait être requise.</p> <p>Autorités fédérales</p> <p>Pêches et Océans Canada a indiqué que tel que proposé, le projet de parc logistique pourrait causer :</p>	<p>Le projet de parc logistique et le projet routier et ferroviaire sont susceptibles de nécessiter une autorisation en vertu de la <i>Loi sur les pêches</i>.</p> <p>Le projet de parc logistique nécessite une approbation en vertu de l'article 98 de la <i>Loi sur les transports au Canada</i>.</p>

- la mort de poissons due à la construction du projet;
- la perte potentielle de productivité due à l'altération, à la perturbation et à la destruction de l'habitat du poisson par la construction et l'exploitation du projet.

Pêches et Océans Canada a également indiqué que ces effets pourraient probablement être gérés par la délivrance d'une autorisation en vertu de la *Loi sur les pêches* ou d'une lettre d'avis, qui comprendrait des conditions visant à éviter, à atténuer et à compenser les effets sur le poisson et son habitat.

Le projet de parc logistique nécessite un examen en vertu de l'article 98 de la *Loi sur les transports au Canada*. L'examen en vertu de l'article 98 comprend une évaluation des effets sur l'environnement et l'on s'attend à ce que le poisson et son habitat soient une composante importante de l'évaluation. On s'attend à ce que les effets cumulatifs soient pris en compte en raison du fait qu'ils ont été soulevés comme une préoccupation publique.

Projet routier et ferroviaire

Préoccupations du demandeur et des groupes autochtones

Les Qícəy (Première Nation de Katzie) dans leur demande de désignation et la Lower Fraser Fisheries Alliance notent que le projet routier et ferroviaire aura un effet sur Sqəycəyaʔl státləw (Katzie Slough) et aurait le potentiel d'avoir un impact sur l'habitat critique d'alevinage hors canal du bas Fraser, qui a déjà subi des effets cumulatifs considérables qui ont dégradé la qualité de l'habitat du poisson.

Promoteur

L'APVF a déclaré que, moyennant des mesures d'atténuation, les composantes du passage souterrain du chemin Harris et du passage supérieur du chemin Kennedy n'auraient aucun effet sur le poisson ou son habitat. On s'attend à ce que l'élément d'amélioration du chemin de fer nécessite une autorisation en vertu de la *Loi sur les pêches* en raison de la détérioration, de la destruction ou de la perturbation (DDP) prévue de l'habitat du poisson, tel que défini dans la *Loi sur les pêches*. L'APVF a déclaré que lors des conversations initiales avec Pêches et Océans Canada, le CP s'est engagé à compenser l'habitat d'une valeur égale ou supérieure à la DDP prévue pour le projet routier et ferroviaire.

	<p>Autorités fédérales</p> <p>Pêches et Océans Canada a indiqué que tel que proposé, le projet pourrait causer :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la mort de poissons due à la construction du projet; • la perte potentielle de productivité due à l'altération, à la perturbation et à la destruction de l'habitat du poisson par la construction et l'exploitation du projet. <p>Pêches et Océans Canada a également indiqué que ces effets pourraient probablement être gérés par la délivrance d'une autorisation en vertu de la <i>Loi sur les pêches</i> ou d'une lettre d'avis, qui comprendrait des conditions visant à éviter, à atténuer et à compenser les effets sur le poisson et son habitat.</p>	
<p>Un changement relatif aux espèces aquatiques, au sens du paragraphe 2(1) de la <i>Loi sur les espèces en péril</i></p>	<p>Projet de Parc logistique</p> <p>Préoccupations du demandeur et des groupes autochtones</p> <p>Les Qícəy (Première Nation de Katzie) et la Lower Fraser Fisheries Alliance dans leur demande de désignation notent que le projet de parc logistique divise en deux Sqə́ycəyaʔl státləw (Katzie Slough) et aurait le potentiel d'avoir un impact sur l'habitat critique d'alevinage hors canal du bas Fraser, qui a déjà subi des effets cumulatifs considérables ayant dégradé la qualité de l'habitat du poisson.</p> <p>Promoteur</p> <p>Le CP a déclaré que le projet de parc logistique peut affecter les espèces aquatiques par la mortalité et les changements en ce qui a trait à la santé. Le CP a indiqué qu'il travaillerait avec Pêches et Océans Canada pour déterminer si une autorisation en vertu de la <i>Loi sur les pêches</i> serait nécessaire, ce qui inclurait l'examen des effets sur les espèces aquatiques telles que définies dans la <i>Loi sur les espèces en péril</i>.</p> <p>Autorités fédérales</p> <p>Pêches et Océans Canada a indiqué qu'il pouvait fournir des renseignements ou des connaissances spécialisées ou d'expert sur le poisson et son habitat, les mammifères marins et les espèces aquatiques en péril.</p> <p>Le projet de parc logistique nécessite un examen en vertu de l'article 98 de la <i>Loi sur les transports au Canada</i>. L'examen en vertu de l'article 98 comprend une évaluation des effets sur l'environnement et l'on s'attend à ce que le poisson et son habitat, ainsi que la végétation et les terres humides soient une</p>	<p>Le projet de parc logistique et le projet routier et ferroviaire sont susceptibles de nécessiter une autorisation en vertu de la <i>Loi sur les pêches</i>.</p> <p>Le projet de parc logistique nécessite une approbation en vertu de l'article 98 de la <i>Loi sur les transports au Canada</i>.</p>

	<p>composante importante de l'évaluation. On s'attend à ce que les effets cumulatifs soient pris en compte en raison du fait qu'ils ont été soulevés comme une préoccupation publique.</p> <p>Projet routier et ferroviaire Préoccupations du demandeur et des groupes autochtones Les Qícøy (Première Nation de Katzie) dans leur demande de désignation et la Lower Fraser Fisheries Alliance notent que le projet routier et ferroviaire aura un effet sur Sçəýçəyaʔl státləw (Katzie Slough) et aurait le potentiel d'avoir un impact sur l'habitat critique d'alevinage hors canal du bas Fraser, qui a déjà subi des effets cumulatifs considérables ayant dégradé la qualité de l'habitat du poisson.</p> <p>Promoteur Le CP et l'APVF ont tous deux indiqué qu'ils travailleraient avec Pêches et Océans Canada pour déterminer si une autorisation en vertu de la <i>Loi sur les pêches</i> serait nécessaire, ce qui inclurait l'examen des effets sur les espèces aquatiques telles que définies dans la <i>Loi sur les espèces en péril</i>.</p> <p>Autorités fédérales Pêches et Océans Canada a indiqué qu'il pouvait fournir des renseignements ou des connaissances spécialisées ou d'expert sur le poisson et son habitat, les mammifères marins et les espèces aquatiques en péril.</p>	
<p>Un changement aux oiseaux migrateurs, au sens du paragraphe 2(1) de la <i>Loi de 1994 sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs</i>.</p>	<p>Projet de parc logistique Promoteur Le CP a déclaré que l'on ne sait pas actuellement si une autorisation en vertu de la <i>Loi sur la Convention relative aux oiseaux migrateurs</i> serait nécessaire pour le projet de parc logistique.</p> <p>Autorités fédérales Environnement et Changement climatique Canada a indiqué que des permis pourraient être requis en vertu de la <i>Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs</i> et que son ministère possède des connaissances spécialisées en ce qui concerne l'évaluation des effets potentiels sur les composantes biophysiques valorisées, l'efficacité des mesures d'atténuation, les</p>	<p>Le projet de parc logistique est susceptible de nécessiter un permis en vertu de la <i>Loi de 1994 sur la Convention relative aux oiseaux migrateurs</i>.</p> <p>On s'attend à ce que le projet routier et ferroviaire ne nécessite pas de permis en vertu de la <i>Loi de 1994 sur la Convention relative aux oiseaux migrateurs</i>.</p>

	<p>méthodes de surveillance et de suivi et l'information sur les politiques, les normes et les règlements fédéraux qui pourraient être pertinents.</p> <p>Le projet de parc logistique nécessite un examen en vertu de l'article 98 de la <i>Loi sur les transports au Canada</i>. L'examen en vertu de l'article 98 comprend une évaluation des effets sur l'environnement et l'on s'attend à ce que la faune, y compris les oiseaux migrateurs, soit une composante importante de l'évaluation.</p> <p>Projet routier et ferroviaire</p> <p>Promoteur</p> <p>L'APVF a déclaré que, moyennant des mesures d'atténuation, le passage souterrain du chemin Harris et le passage supérieur du chemin Kennedy n'auraient aucun effet sur les oiseaux migrateurs et qu'il est peu probable qu'un permis soit nécessaire en vertu de la <i>Loi de 1994 sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs</i>.</p> <p>Le CP a déclaré que l'on ne sait pas actuellement si une autorisation en vertu de la <i>Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs</i> serait nécessaire pour le projet routier et ferroviaire.</p> <p>Autorités fédérales</p> <p>Environnement et Changement climatique Canada a indiqué que des permis pourraient être requis en vertu de la <i>Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs</i> et que son ministère possède des connaissances spécialisées en ce qui concerne l'évaluation des effets potentiels sur les composantes biophysiques valorisées, l'efficacité des mesures d'atténuation, les méthodes de surveillance et de suivi et l'information sur les politiques, les normes et les règlements fédéraux qui pourraient être pertinents.</p>	
<p>Un changement à l'environnement qui pourrait se produire sur le territoire domanial</p>	<p>Aucun effet environnemental négatif sur le territoire domanial n'est prévu pour les deux projets. La réserve la plus proche (Katzie No 1) se trouve à environ trois kilomètres au sud-est du chemin Harris.</p>	
<p>Des changements à l'environnement qui</p>	<p>Aucun effet transfrontalier négatif dans d'autres provinces ou à l'extérieur du Canada n'est prévu, que ce soit pour le projet de parc logistique ou le projet</p>	

<p>pourraient se produire dans une province autre que celle où le projet est réalisé ou à l'extérieur du Canada</p>	<p>routier et ferroviaire. La frontière provinciale la plus proche se trouve à environ 604 kilomètres à l'est, et la frontière internationale la plus proche, celle des États-Unis, à 27 kilomètres au sud.</p> <p>En ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre, le volume des émissions probables des projets serait de faible ampleur.</p> <p>Projet de parc logistique Promoteur Le CP affirme que l'agrandissement de l'installation de transbordement entraînera une réduction nette des gaz à effet de serre grâce à un transfert modal du transport de marchandises des camions vers le rail.</p> <p>Projet routier et ferroviaire Promoteur L'APVF a déclaré que le transport ferroviaire est la méthode de transport de marchandises ayant le moins d'impact et que le projet routier et ferroviaire est la méthode la plus efficace (en termes d'émissions de gaz à effet de serre) pour répondre à la demande croissante de transport dans la région.</p>	
<p>En ce qui concerne les peuples autochtones, une répercussion — survenant au Canada et résultant de tout changement à l'environnement — qui pourrait se produire sur le patrimoine naturel et culturel.</p>	<p>Projet de parc logistique Préoccupations du demandeur et des groupes autochtones</p> <p>Les Qícəy (Première Nation de Katzie) affirment que la portée de l'évaluation du CP continue être axée sur leur utilisation actuelle des terres et des ressources à des fins traditionnelles, ignorant les droits de titre, de gouvernance, d'autodétermination et de gérance culturelle et environnementale.</p> <p>Les Qícəy (Première Nation de Katzie) ont indiqué que le saumon est un animal sacré et un point central de leur culture, et que (dans le passé et le présent) le saumon subit les effets du développement progressif sur leur territoire et des effets cumulatifs, ce qui a un impact sur la capacité de la Qícəy (Première Nation de Katzie) à maintenir cette relation sacrée et leurs liens culturels.</p> <p>Les Tribus Cowichan ont indiqué qu'elles comptent sur les pêches à des fins alimentaires, sociales et cérémonielles pour assurer la continuité culturelle de leur Nation.</p> <p>La Première Nation Tsawwassen a déclaré que le projet de parc logistique pourraient interagir avec ses intérêts environnementaux, sociaux et culturels et qu'ils pourraient avoir des effets négatifs importants sur sa communauté.</p>	<p>Le projet de parc logistique nécessite une approbation en vertu de l'article 98 de la <i>Loi sur les transports au Canada</i>.</p> <p>Le projet de parc logistique et le projet routier et ferroviaire sont susceptibles de nécessiter une autorisation en vertu de la <i>Loi sur les pêches</i>.</p> <p>Le projet de parc logistique est susceptible de nécessiter un permis en vertu de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i>.</p>

	<p>Promoteur</p> <p>Le CP a reconnu l'importance culturelle de Sq̓ə́ycəyaʔ státləw (Katzie Slough) et la préférence pour que Sq̓ə́ycəyaʔ státləw (Katzie Slough) soit utilisé pour la compensation de l'habitat du poisson, plutôt qu'une autre voie d'eau. Le CP s'est engagé à travailler avec des groupes autochtones pour étudier la possibilité de mettre en place des compensations pour l'habitat du poisson dans le Sq̓ə́ycəyaʔ státləw (Katzie Slough), mais il prévoit qu'au moins certaines compensations pour l'habitat pourraient être nécessaires ailleurs.</p> <p>Le CP affirme que le processus que l'Office des transports du Canada suivra pour solliciter et considérer les informations fournies par les communautés autochtones en relation avec la demande d'agrément ferroviaire fournira une occasion complète et significative pour les Qícəy (Première Nation de Katzie) de communiquer directement à l'Office des transports du Canada ses points de vue sur les effets potentiels du projet de parc logistique sur ses droits et intérêts, et pour que les perspectives des Qícəy (Première Nation de Katzie) sur ces effets sur les droits et intérêts soient considérées de manière significative par l'Office des transports du Canada.</p> <p>Autorités fédérales</p> <p>Transports Canada et Pêches et Océans Canada ont indiqué que le projet de parc logistique pourrait les obliger à prendre des mesures, et qu'ils mèneraient des activités de consultation des Autochtones en rapport avec toute action entreprise.</p> <p>Le projet de parc logistique nécessite un examen en vertu de l'article 98 de la <i>Loi sur les transports au Canada</i>, qui comprend une évaluation de l'utilisation actuelle des terres et des ressources à des fins traditionnelles et des ressources archéologiques et patrimoniales. L'examen exige également que le CP consulte les Qícəy (Première Nation de Katzie) et d'autres groupes autochtones potentiellement touchés.</p> <p>Projet routier et ferroviaire</p> <p>Préoccupations du demandeur et des groupes autochtones</p> <p>Les Qícəy (Première Nation de Katzie) ont indiqué que le saumon est un animal sacré et un point central de leur culture, et que (dans le passé et le présent) le saumon subit les effets du développement progressif sur leur territoire et des effets cumulatifs, ce qui a un impact sur la capacité des Qícəy (Première Nation de Katzie) à maintenir cette relation sacrée et leurs liens culturels.</p>	
--	--	--

	<p>Les Qícəy (Première Nation de Katzie) ont indiqué que le projet routier et ferroviaire est lié projet de parc logistique, lui est géographiquement proche, et devrait être évalué avec lui parce que le projet routier et ferroviaire soutient les objectifs partagés d'augmenter la capacité ferroviaire du CP, et qu'il est lié aux effets cumulatifs dans la région.</p> <p>Les Tribus Cowichan ont indiqué qu'elles comptent sur les pêches à des fins alimentaires, sociales et cérémonielles pour assurer la continuité culturelle de leur Nation.</p> <p>La Première Nation Tsawwassen a déclaré que le projet routier et ferroviaire pourrait interagir avec ses intérêts environnementaux, sociaux et culturels et qu'il pourrait avoir des effets négatifs importants sur sa communauté.</p> <p>Promoteur</p> <p>L'APVF a indiqué qu'il n'y aura peu de changement, voire aucun, dans l'utilisation des terres sur le territoire des Qícəy (Première Nation de Katzie). Le projet améliorera plutôt l'accès des services d'urgence (ambulance, incendie, etc.) aux zones situées au sud de l'autoroute Lougheed à Pitt Meadows, y compris les terres de la réserve indienne 1 des Qícəy (Première Nation de Katzie).</p> <p>L'APVF a déclaré que le projet routier et ferroviaire et le projet de parc logistique sont des projets indépendants et que l'un peut avancer sans l'autre. Les processus réglementaires applicables aux deux projets devraient prendre en compte les effets potentiels, y compris les effets cumulatifs, et imposer des mesures d'atténuation au moyen de conditions.</p> <p>Le CP a reconnu l'importance culturelle de Sqə́ycəyaʔl státləw (Katzie Slough) et la préférence pour que Sqə́ycəyaʔl státləw (Katzie Slough) soit utilisé pour la compensation de l'habitat du poisson, plutôt qu'une autre voie d'eau. Le CP s'est engagé à travailler avec des groupes autochtones pour étudier la possibilité de mettre en place des compensations pour l'habitat du poisson dans le Sqə́ycəyaʔl státləw (Katzie Slough), mais il prévoit qu'au moins certaines compensations pour l'habitat pourraient être nécessaires ailleurs.</p> <p>Autorités fédérales</p> <p>Pêches et Océans Canada a indiqué que le projet de parc logistique pourrait les obliger à prendre des mesures, et qu'ils mèneraient des activités de consultation des Autochtones en rapport avec toute action entreprise.</p>	
--	--	--

En ce qui concerne les peuples autochtones, une répercussion survenant au Canada et découlant de tout changement à l'environnement qui pourrait se produire sur l'usage courant des terres et des ressources à des fins traditionnelles.

Projet de parc logistique

Préoccupations du demandeur et des groupes autochtones

Les Qícəy (Première Nation de Katzie) ont déclaré que les activités passées, en cours et proposées du PC ont entraîné une diminution exponentielle de la disponibilité des terres et des ressources pour la subsistance et les pratiques culturelles traditionnelles. Les Qícəy (Première Nation de Katzie) affirment également que les projets sont susceptibles d'avoir des incidences sur les droits des Qícəy (Première Nation de Katzie), notamment sur l'intendance culturelle et environnementale et sur leurs intérêts dans la protection et la restauration de leur territoire et du bassin versant du bas Fraser pour la protection de leurs saumons.

Les Tribus Cowichan ont déclaré qu'elles appuyaient la demande de désignation des Qícəy (Première Nation de Katzie) et ont indiqué que le ou les projets devaient être évalués dans des délais appropriés et en tenant compte des effets cumulatifs, car ils pourraient perturber de façon importante l'habitat sensible du poisson et avoir une incidence sur leurs droits en vertu de l'article 35.

Promoteur

Le CP a déclaré qu'il procédera à une évaluation des effets environnementaux pour accompagner sa demande à l'Office des transports du Canada, qui comprendra une évaluation des effets négatifs potentiels sur les droits et les intérêts des Autochtones, y compris sur l'utilisation actuelle des terres et des ressources à des fins traditionnelles.

Le CP affirme que le processus que l'Office des transports du Canada suivra pour solliciter et considérer les renseignements fournis par les communautés autochtones en relation avec la demande d'agrément ferroviaire fournira une opportunité complète et significative pour les Qícəy (Première Nation de Katzie) de communiquer directement à l'Office des transports du Canada leurs points de vue sur les effets potentiels du projet de parc logistique sur leurs droits et intérêts, et pour que les perspectives des Qícəy (Première Nation de Katzie) sur ces effets sur les droits et intérêts soient considérées de manière significative par l'Office des transports du Canada.

Autorités fédérales

Le projet de parc logistique nécessite un examen en vertu de l'article 98 de la *Loi sur les transports au Canada*, qui comprend une évaluation de l'utilisation actuelle des terres et des ressources à des fins traditionnelles. L'examen exige

Le projet de parc logistique nécessite une approbation en vertu de l'article 98 de la *Loi sur les transports au Canada*.

	<p>également que le CP consulte les Qícay (Première Nation de Katzie) et d'autres groupes autochtones potentiellement touchés.</p> <p>Projet routier et ferroviaire</p> <p>Préoccupations du demandeur et des groupes autochtones</p> <p>Les Qícay (Première Nation de Katzie) ont indiqué que le projet routier et ferroviaire est lié projet de parc logistique, lui géographiquement proche, et devrait être évalué avec lui parce que le projet routier et ferroviaire soutient les objectifs partagés d'augmenter la capacité ferroviaire du CP, et qu'il est lié aux effets cumulatifs dans la région, y compris les incidences sur l'utilisation actuelle des terres et des ressources à des fins traditionnelles.</p> <p>Promoteur</p> <p>L'APVF a déclaré que le projet routier et ferroviaire et le projet de parc logistique sont des projets indépendants et que l'un peut avancer sans l'autre. Les processus réglementaires applicables aux deux projets devraient prendre en compte les effets potentiels, y compris les effets cumulatifs, et imposer des mesures d'atténuation au moyen de conditions.</p>	
<p>En ce qui concerne les peuples autochtones, une répercussion survenant au Canada et résultant de tout changement à l'environnement qui pourrait se produire sur toute structure, tout site ou toute chose ayant une importance historique, archéologique, paléontologique ou architecturale</p>	<p>Projet de parc logistique</p> <p>Préoccupations du demandeur et des groupes autochtones</p> <p>Les Qícay (Première Nation de Katzie) ont indiqué que le projet de parc logistique aura des impacts sur Sq̓ə́ycəyaʔł státləw (Katzie Slough), qui a une importance culturelle pour les Qícay (Première Nation de Katzie).</p> <p>Promoteur</p> <p>Le CP a déclaré qu'il procédera à une évaluation des effets environnementaux pour accompagner sa demande à l'Office des transports du Canada, qui comprendra une évaluation des effets négatifs potentiels sur les droits et les intérêts des Autochtones, y compris les ressources archéologiques et patrimoniales.</p> <p>Autorités fédérales</p> <p>Le projet de parc logistique nécessite un examen en vertu de l'article 98 de la <i>Loi sur les transports au Canada</i>, qui comprend une évaluation des ressources archéologiques et patrimoniales. L'examen exige également que le CP consulte</p>	<p>Le projet de parc logistique nécessite une approbation en vertu de l'article 98 de la <i>Loi sur les transports au Canada</i>.</p>

	<p>les Qícøy (Première Nation de Katzie) et d'autres groupes autochtones potentiellement touchés.</p> <p>Projet routier et ferroviaire</p> <p>Préoccupations du demandeur et des groupes autochtones</p> <p>Les Qícøy (Première Nation de Katzie) ont indiqué que le projet routier et ferroviaire est lié au projet de parc logistique, lui géographiquement proche, et devrait être évalué avec lui parce que le projet routier et ferroviaire soutient les objectifs partagés d'augmenter la capacité ferroviaire du CP, et qu'il est lié aux effets cumulatifs dans la région, y compris les effets sur les ressources archéologiques.</p> <p>Promoteur</p> <p>L'APVF a noté que les groupes autochtones ont exprimé leur intérêt pour la protection des ressources archéologiques et leur participation aux études sur le terrain. À ce jour, une étude d'impact archéologique a été réalisée et le promoteur s'est engagé à donner aux groupes autochtones l'occasion de l'examiner et de formuler des commentaires, notamment sur les mesures d'atténuation.</p> <p>L'APVF a déclaré que le projet routier et ferroviaire et le projet de parc logistique sont des projets indépendants et que l'un peut avancer sans l'autre. Les processus réglementaires applicables aux deux projets devraient prendre en compte les effets potentiels, y compris les effets cumulatifs, et imposer des mesures d'atténuation au moyen de conditions.</p>	
<p>Tout changement survenant au Canada aux conditions sanitaires, sociales ou économiques des peuples autochtones.</p>	<p>Projet de parc logistique</p> <p>Préoccupations du demandeur et des groupes autochtones</p> <p>Les Tribus Cowichan ont indiqué qu'elles comptent sur les pêches à des fins alimentaires, sociales et cérémonielles pour assurer la santé de leurs membres.</p> <p>Promoteur</p> <p>Le CP a déclaré qu'il procédera à une évaluation des effets environnementaux pour accompagner sa demande à l'Office des transports du Canada, qui comprendra une évaluation des effets négatifs potentiels sur les droits et les intérêts des Autochtones, y compris les conditions sanitaires, sociales et économiques.</p>	<p>Le projet de parc logistique nécessite une approbation en vertu de l'article 98 de la <i>Loi sur les transports au Canada</i>.</p>

	<p>Autorités fédérales</p> <p>Le projet de parc logistique nécessite un examen en vertu de l'article 98 de la <i>Loi sur les transports au Canada</i>, qui comprend une évaluation de l'utilisation actuelle des terres et des ressources des fins traditionnelles. L'examen exige également que le CP consulte les Qícəy (Première Nation de Katzie) et d'autres groupes autochtones potentiellement touchés.</p> <p>Projet routier et ferroviaire</p> <p>Préoccupations du demandeur et des groupes autochtones</p> <p>Les Qícəy (Première Nation de Katzie) ont indiqué que le projet routier et ferroviaire est lié au projet de parc logistique, lui est géographiquement proche, et devrait être évalué lui parce que le projet routier et ferroviaire soutient les objectifs partagés d'augmenter la capacité ferroviaire du CP, et qu'il est lié aux effets cumulatifs dans la région, y compris les effets sanitaires et sociaux sur les Qícəy (Première Nation de Katzie).</p> <p>Promoteur</p> <p>L'APVF a déclaré que, lors des consultations menées jusqu'à présent avec les groupes autochtones, les préoccupations concernant les effets négatifs sur la santé, les conditions sociales ou économiques n'ont pas été spécifiquement soulevées.</p> <p>Elle a également déclaré qu'en cas de réalisation du projet, les possibilités de passation de marchés et de contrats seraient offertes aux entreprises des groupes autochtones ou aux entreprises appartenant à leurs membres.</p>	
<p>Effets négatifs directs ou accessoires</p>	<p>Aucun effet négatif direct ou accessoire n'est prévu pour l'un ou l'autre des projets, car les effets directs ou accessoires liés aux attributions décrites seraient limités ou traités par la diligence raisonnable de l'autorité fédérale.</p>	
<p>Les préoccupations du public connues de l'Agence sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les effets sur le poisson et l'habitat du poisson, les 	<p>Entre le 12 juillet 2021 et le 16 août 2021, 52 lettres ont été reçues de la part de membres du public exprimant leurs préoccupations concernant le projet de parc logistique et le projet routier et ferroviaire. Parmi ceux-ci, 40 commentaires suivaient (ou suivaient en grande partie) un modèle de présentation adressé au ministre Wilkinson, demandant la désignation des projets et exprimant des préoccupations concernant les effets potentiels.</p>	

<p>oiseaux migrateurs, les espèces en péril inscrites sur la liste fédérale;</p> <ul style="list-style-type: none"> • les effets sur la faune et la végétation; • les effets sur la santé liés au bruit et aux vibrations et à la qualité de l'air; • les effets sur l'usage courant des terres et des ressources à des fins traditionnelles; • les effets cumulatifs; • les émissions de gaz à effet de serre et changements climatiques; • la perte de terres agricoles; • la consultation et la participation des communautés autochtones et la mobilisation du public inadéquates; • la demande de désignation en vertu de la <i>Loi sur l'évaluation d'impact</i>. 	<p>Les préoccupations du public connues de l'Agence sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les effets sur le poisson et l'habitat du poisson, les oiseaux migrateurs, les espèces en péril inscrites sur la liste fédérale; • les effets sur la faune et la végétation; • les effets sur la santé liés au bruit et aux vibrations et à la qualité de l'air; • les effets sur l'usage courant des terres et des ressources à des fins traditionnelles; • les effets cumulatifs; • les émissions de gaz à effet de serre et les changements climatiques; • la perte de terres agricoles; • la consultation et la participation des communautés autochtones et la mobilisation du public inadéquates. <p>La Ville de Pitt Meadows a fait part de son opposition au projet de parc logistique et de son soutien au projet routier et ferroviaire, dans une lettre datée du 13 août 2021. La Ville de Pitt Meadows affirme que le projet de parc logistique entre dans le champ d'application d'un projet révisable en vertu du Règlement lorsqu'on considère l'agrandissement lié au projet de parc logistique en combinaison avec le développement de l'installation de transbordement et de distribution de Maersk, un autre projet appartenant au CP situé à proximité et déjà en construction. La Ville de Pitt Meadows affirme que le CP caractérise mal les projets en séparant des composantes du projet principal.</p> <p>Les préoccupations exprimées concernent certains effets néfastes relevant de la compétence fédérale ou des effets néfastes directs ou accessoires, notamment : le poisson et son habitat, les oiseaux migrateurs et les espèces en péril inscrites sur la liste fédérale, ainsi que les impacts sur les droits ancestraux et l'utilisation actuelle des terres à des fins traditionnelles.</p>	
---	---	--

ANNEXE II

Annexe II : Possibles autorisations fédérales et provinciales pertinentes pour le projet

Autorisation	Description	Projet
Autorisations fédérales		
<i>Loi sur les transports au Canada</i>	<p>Conformément à l'article 98 de la <i>Loi sur les transports au Canada</i>, une société ne peut construire une ligne de chemin de fer sans l'approbation de l'Office des transports du Canada.</p> <p>Le projet de parc logistique nécessitera une approbation de l'Office des transports du Canada en vertu de l'article 98. Le projet d'améliorations routières et ferroviaires ne devrait pas nécessiter une approbation de l'Office des transports du Canada en vertu de l'article 98.</p>	Projet de parc logistique
<i>Loi sur les pêches</i>	<p>Une autorisation de Pêches et Océans Canada en vertu des alinéas 34,4(2)b) et 35(2)b) peut être requise pour les ouvrages, entreprises ou activités qui entraîneraient la mort de poissons ou la détérioration, la perturbation ou la destruction de leur habitat. Des conditions visant à éviter, atténuer et compenser les effets sur le poisson et son habitat seront incluses si une autorisation est requise.</p> <p>Avant de délivrer de telles autorisations, des consultations avec les groupes autochtones susceptibles d'en subir les impacts seraient entreprises et des mesures d'accommodement potentielles pour les impacts négatifs pourraient être prises en compte, le cas échéant.</p> <p>Le projet de parc logistique et le projet routier et ferroviaire sont susceptibles de nécessiter une autorisation en vertu de la <i>Loi sur les pêches</i>.</p>	<p>Projet de parc logistique;</p> <p>Projet routier et ferroviaire</p>
<i>Loi sur les espèces en péril</i>	<p>Un permis peut être exigé s'il y a des impacts sur les espèces en péril, une quelconque partie de leur habitat essentiel ou les lieux de résidence de leurs individus d'une manière contrevenant aux articles 32, 33, et au paragraphe 58(1) de la <i>Loi sur les espèces en péril</i>.</p> <p>Avant de délivrer de tels permis, des consultations avec les groupes autochtones susceptibles d'en subir les impacts seraient entreprises et des mesures d'accommodement potentielles pour les</p>	<p>Projet de parc logistique;</p> <p>Projet routier et ferroviaire</p>

Autorisation	Description	Projet
	<p>impacts négatifs pourraient être prises en compte, le cas échéant.</p> <p>Le projet de parc logistique et le projet routier et ferroviaire sont tous deux susceptibles de nécessiter un permis en vertu de la <i>Loi sur les espèces en péril</i>.</p>	
<p><i>Loi sur les eaux navigables canadiennes</i></p>	<p>Une demande d'approbation pourrait être requise pour les activités de construction, de mise en place, de modification, de reconstruction, d'enlèvement ou de désaffectation d'un ouvrage majeur situé sur une eau navigable et susceptible de nuire à la navigation. En outre, une notification de travaux peut être exigée pour les travaux mineurs effectués sur des voies navigables.</p> <p>Avant de délivrer une approbation, des consultations auprès des groupes autochtones possiblement touchés peuvent être entreprises.</p> <p>Le projet de parc logistique est susceptible de nécessiter l'obtention d'une approbation en vertu de la <i>Loi sur les eaux navigables canadiennes</i>. Le projet routier et ferroviaire pourrait nécessiter une demande de notification de travaux en vertu de la <i>Loi sur les eaux navigables canadiennes</i>.</p>	<p>Projet de parc logistique;</p> <p>Projet routier et ferroviaire</p>
<p><i>Loi de 1994 sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs</i></p>	<p>Un permis en vertu de la Loi de 1994 sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs peut être requis pour toutes les activités touchant les oiseaux migrateurs, notamment celles qui pourraient les tuer ou les blesser, ou qui consisteraient à recueillir des adultes, des jeunes et des œufs.</p> <p>Le projet de parc logistique est susceptible de nécessiter un permis en vertu de la <i>Loi de 1994 sur la Convention relative aux oiseaux migrateurs</i>. On s'attend à ce que le projet routier et ferroviaire ne nécessite pas de permis en vertu de la <i>Loi de 1994 sur la Convention relative aux oiseaux migrateurs</i>.</p>	<p>Projet de parc logistique</p>
<p><i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i></p>	<p>Un permis en vertu de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> peut être requis pour les activités d'exploitation sur une voie ferrée sous réglementation fédérale.</p> <p>La consultation des groupes autochtones potentiellement touchés n'est pas prévue.</p> <p>Le projet de parc logistique est susceptible de nécessiter un permis en vertu de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i>. On s'attend à ce que le projet</p>	<p>Projet de parc logistique</p>

Autorisation	Description	Projet
	routier et ferroviaire ne nécessite pas de permis en vertu de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> .	
<i>Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)</i>	<p>Une approbation peut être exigée, conformément au paragraphe 332(1) de <i>Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)</i>, pour l'entreposage de produits pétroliers ou de produits apparentés.</p> <p>La consultation des groupes autochtones potentiellement touchés n'est pas prévue.</p> <p>Le projet de parc logistique peut nécessiter une approbation de réservoir d'entreposage de liquide en vertu de la <i>Loi canadienne sur la protection de l'environnement, 1999</i>. On s'attend agrément ce que le projet routier et ferroviaire ne nécessite pas d'approbation en vertu de la <i>Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)</i>.</p>	Projet de parc logistique
Autorités provinciales :		
<i>Wildlife Act de la C.-B.</i>	<p>Un permis ou une approbation peut être requis pour la collecte de poissons en vertu de la <i>Wildlife Act de 1999</i>.</p> <p>La consultation des groupes autochtones potentiellement touchés n'est pas prévue. Le projet de parc logistique peut nécessiter un permis en vertu de la <i>Wildlife Act</i> de la C.-B. On s'attend à ce que le projet routier et ferroviaire ne nécessite pas de permis en vertu de la <i>Wildlife Act</i> de la C.-B.</p>	Projet de parc logistique
<i>Heritage Conservation Act</i>	<p>Des permis peuvent être exigés pour l'inspection, l'investigation ou la modification du patrimoine en vertu de la <i>Heritage Conservation Act</i>.</p> <p>Avant de donner une approbation, des consultations auprès des groupes autochtones possiblement touchés seront entreprises.</p> <p>Le projet de parc logistique et le projet routier et ferroviaire sont susceptibles de nécessiter une approbation en vertu de la <i>Heritage Conservation Act</i>.</p>	Projet de parc logistique; Projet routier et ferroviaire
<i>Water Sustainability Act</i>	Un permis, une approbation ou une notification peuvent être requis pour les changements dans et autour d'un cours d'eau et le détournement des eaux souterraines, en vertu de la <i>Water Sustainability Act</i> .	Projet routier et ferroviaire



Autorisation	Description	Projet
	<p>La consultation des groupes autochtones potentiellement touchés n'est pas prévue.</p> <p>Le projet de parc logistique est susceptible de nécessiter un permis en vertu de la <i>Water Sustainability Act</i>. On s'attend à ce que le projet routier et ferroviaire ne nécessite pas de permis en vertu de la <i>Water Sustainability Act</i>.</p>	