



Impact Assessment
Agency of Canada

Agence d'évaluation
d'impact du Canada



Environmental
Assessment Office

Région du Pacifique et du Yukon
757 rue Hastings Ouest
Bureau 210 A
Vancouver (C.-B.) V6C 3M2

Pacific and Yukon Region
757 West Hastings Street
Suite 201A
Vancouver BC V6C 3M2

C.P. 9426 Stn Prov Govt
Victoria (C.-B.) V8W 9V1

Le 23 décembre 2020

Envoi par courriel seulement

Monsieur Mike McLellan
Vice-président, Développement de projets
GCT Canada Limited Partnership
mmclellan@globalterminals.com

Numéro de dossier de l'Agence : 81010
Numéro de dossier du BEE : 30300-20/DPB4-05-06

Objet : Sommaire conjoint des questions et de la mobilisation relatif au projet d'agrandissement de Deltaport – quatrième poste d'amarrage

Monsieur,

L'Agence d'évaluation d'impact du Canada (l'Agence) et le Bureau d'évaluation environnementale (BEE) de la Colombie-Britannique ont tenu une période de consultation sur le projet d'agrandissement de Deltaport – quatrième poste d'amarrage (le projet), du 13 octobre au 27 novembre 2020. Les participants ont été invités à examiner le résumé de la description initiale du projet et à fournir des commentaires relatifs au projet proposé. Le sommaire conjoint des questions et de la mobilisation (sommaire conjoint) ci-joint reflète les questions soulevées dans les commentaires reçus du public, des nations autochtones et des conseillers techniques (autorités fédérales, ministres provinciaux et gouvernements locaux). Comme prochaine étape, l'Agence et le BEE s'attendent à ce que GCT Canada Limited Partnership (GCT) produise une seule description détaillée du projet qui satisfera aux exigences fédérales et provinciales.

Conformément au paragraphe 15(1) de la *Loi sur l'évaluation d'impact* fédérale, GCT doit présenter à l'Agence une description détaillée du projet qui établit la manière dont il prévoit traiter les enjeux présentés dans le sommaire conjoint et comprend les renseignements décrits dans le *Règlement sur les renseignements et la gestion des délais* (le Règlement). Les exigences relatives à la description détaillée du projet sont décrites dans l'article 4 et l'annexe 2 du Règlement. Veuillez consulter le [Guide de préparation d'une description initiale de projet et d'une description détaillée de projet](#) produit par l'Agence pour obtenir de plus amples renseignements.

Canada



Les lignes directrices de préparation d'une description détaillée de projet destinée au BEE sont incluses dans le document [Guidance Documents Related to Environmental Assessments](#) (en anglais seulement). En vertu du paragraphe 39(a) de l'*Environmental Assessment Act* de la province (2018), GCT dispose d'un délai d'un an après la publication du sommaire conjoint pour présenter sa description détaillée du projet; autrement, l'administrateur général de l'évaluation est en droit de mettre fin à l'évaluation du projet.

Le BEE précise que la description détaillée du projet est un document essentiel pour la planification du processus, si le projet devait être soumis à une évaluation environnementale. Le BEE encourage fortement GCT à présenter des documents supplémentaires avec la description détaillée du projet, dont les exigences en matière de renseignements d'une demande proposées par GCT, qui s'appuient sur les [Application Information Requirement Guidelines](#) (en anglais seulement) du BEE.

Le BEE s'attend à ce que GCT s'engage auprès des nations autochtones et des conseillers techniques pendant l'élaboration de la description détaillée du projet, afin de veiller à ce que ses intérêts soient pris en compte. Cet engagement permettra d'éviter les incertitudes et les retards potentiels dans la suite du processus. Cette démarche comprend notamment la communication de la version provisoire de la description détaillée du projet à ces participants. La description détaillée du projet devrait comprendre les renseignements fournis dans la description initiale du projet, des mises à jour, des révisions et d'autres détails qui seront ajoutés à la suite de l'engagement auprès des nations autochtones, des conseillers techniques et des autres intervenants. Il est important que la description détaillée du projet décrive la façon dont les activités d'engagement et le sommaire conjoint ont été pris en compte, et leur contribution aux changements apportés au projet.

Le BEE indique que la Ville de Richmond présentera des commentaires relatifs au projet au début de 2021, et le BEE s'attend à ce que GCT tienne compte de ces commentaires lors de l'élaboration de la description détaillée du projet.

GCT est invitée à fournir, dans la description détaillée du projet, des réponses significatives et efficaces aux questions soulevées dans le sommaire conjoint. Le sommaire conjoint et les réponses de GCT serviront à éclairer la décision de l'Agence quant à la nécessité d'effectuer une évaluation d'impact du projet. Cette information servira aussi à étayer le processus de décision du BEE quant à la nécessité de soumettre le projet à une évaluation environnementale aux termes de la *Environmental Assessment Act* de la province (2018).

Il est possible que GCT constate, en préparant la réponse, que certaines questions ne sont pas de sa responsabilité. Dans ce cas, GCT peut décider de déterminer les parties compétentes qui seraient en mesure de résoudre ces questions.

Par souci de commodité, l'Agence et le BEE demandent que la réponse au sommaire conjoint soit présentée dans un tableau, accompagnée d'un renvoi à d'autres sections de la description détaillée du projet, au besoin.

L'Agence estime généralement qu'il faudra environ 30 jours, soit jusqu'au 22 janvier 2021, dans le présent cas, pour fournir la description détaillée du projet servant au processus fédéral, y compris la réponse au sommaire conjoint. Si l'on tient compte des efforts déployés pour coordonner les sous-étapes de l'étape préparatoire aux termes de la *Loi sur l'évaluation d'impact* et les sous-étapes de l'étape de mobilisation précoce provinciale aux termes de l'*Environmental Assessment Act* (2018), l'Agence reconnaît que GCT peut demander un délai supplémentaire pour produire la description détaillée du projet. Nous vous invitons à communiquer avec l'Agence au cours des prochains jours pour discuter du délai qui pourrait être nécessaire.

Nous rappelons à GCT que tous les dossiers produits, recueillis ou reçus relativement à l'évaluation du projet, à moins d'interdiction en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* fédérale ou de la *Freedom of Information and Protection of Privacy Act* provinciale, seront considérés publics et affichés sur le site Internet du Registre canadien d'évaluation d'impact ou le site Web Project Information and Collaboration du BEE.

Si vous avez des questions, ou si l'Agence ou le BEE peuvent vous aider à faciliter l'engagement auprès des nations autochtones et des conseillers techniques pendant l'élaboration de la description détaillée du projet, n'hésitez pas à communiquer avec Stefan Crampton de l'Agence à Stefan.Crampton@canada.ca ou Kim Walters du BEE à Kimberly.Walters@gov.bc.ca.

Veillez agréer l'expression de mes sentiments distingués.

Regina Wright
Directrice régionale, bureau régional du Pacifique et du Yukon
Agence d'évaluation d'impact du Canada

Elenore Arend
Administratrice générale de l'évaluation et sous-ministre déléguée
Bureau d'évaluation environnementale de la Colombie-Britannique

Pièce jointe : Sommaire conjoint des questions et de la mobilisation : projet d'agrandissement de Deltaport – quatrième poste d'amarrage

c. c. :

Stefan Crampton, gestionnaire de projet, Agence d'évaluation d'impact du Canada

Kim Walters, directrice des évaluations de projet, Bureau d'évaluation environnementale

Sommaire conjoint des questions et de la mobilisation

1.0 Introduction

GCT Canada Limited Partnership (GCT) propose d'agrandir son terminal à conteneurs GCT Deltaport actuel, une installation d'entreposage et de manutention de conteneurs située à Delta, en Colombie-Britannique (C.-B.), à environ 35 km au sud de Vancouver. Tel qu'il est proposé, le projet d'agrandissement de Deltaport – quatrième poste d'amarrage, ajoutera un quatrième accostage à quai sur le côté est de Roberts Bank Causeway, et comprendra une prolongation du chantier ferroviaire intermodal le long de Roberts Bank Way et des travaux de dragage visant à garantir un accès sûr aux navires. Les installations supplémentaires de manutention et de stockage terrestres de conteneurs fourniront un espace de stockage additionnel pour deux millions de conteneurs de 20 pieds de long (aussi appelés « équivalent vingt pieds » ou EVP, qui tend à remplacer TEU en anglais) par année au terminal existant.

L'Agence d'évaluation d'impact du Canada (l'Agence) et le Bureau d'évaluation environnementale (BEE) de la Colombie-Britannique ont tous deux accepté la description initiale du projet, qui est assujéti à la *Loi sur l'évaluation d'impact* fédérale et l'*Environmental Assessment Act* (2018) provinciale.

L'Agence et le BEE travaillent en collaboration dans le cadre d'un processus coordonné pour l'étape initiale de l'examen du projet, conformément à [l'Entente de collaboration sur l'évaluation d'impact entre le Canada et la Colombie-Britannique \(2019\) \(l'entente\)](#) et à l'appui du principe « un projet, une évaluation ».

Le document intitulé *Sommaire conjoint des questions et de la mobilisation* (sommaire conjoint), a été préparé et publié par l'Agence et le BEE dans le cadre de l'étape préparatoire fédérale et de l'étape d'engagement précoce provincial prévues pour l'évaluation des projets dont sont saisies la *Loi sur l'évaluation d'impact* fédérale et l'*Environmental Assessment Act* (2018) provinciale. Conformément à l'entente, le sommaire conjoint est transmis à GCT pour remplacer le sommaire des questions fédéral et le résumé des activités de mobilisation provincial produits séparément.

Comme l'exige le paragraphe 14(1) de la *Loi sur l'évaluation d'impact* fédérale et l'alinéa 13(5)a) de l'*Environmental Assessment Act* provinciale (2018), le présent sommaire conjoint prévoit :

- un sommaire des questions soulevées par le public, à l'intention de l'Agence ou du BEE, pendant la période de consultation publique conjointe;
- les commentaires des nations autochtones concernant leurs intérêts dans la zone du projet;
- les principaux enjeux ou préoccupations relevés par les nations autochtones au sujet du projet;
- les commentaires fournis par les conseillers techniques ¹ après avoir examiné la description initiale du projet de GCT.

Le sommaire conjoint présente également une liste des nations autochtones participantes conformément à l'alinéa 13(5)b) de l'*Environmental Assessment Act* (2018) provinciale. GCT est tenue de prendre en compte les questions soulevées dans le sommaire conjoint et d'y répondre dans sa description détaillée du projet et la réponse accompagnant le sommaire conjoint. Ce sommaire conjoint, la réponse de GCT au sommaire conjoint et la description détaillée du projet de GCT seront entre autres utilisés par l'Agence, pour déterminer si une évaluation d'impact fédérale est requise, et

¹ Autorités fédérales, ministères provinciaux, gouvernements locaux et autorités sanitaires.

par le BEE pour déterminer si le projet est prêt à aller passer à l'évaluation environnementale provinciale.

Des détails supplémentaires sur le projet sont disponibles dans la description initiale du projet, le plan de mobilisation et les autres documents dans le [Registre canadien d'évaluation d'impact](#) de l'Agence ou le [site Web Electronic Project Information and Collaboration](#) (CIPE) du BEE.

2.0 Aperçu de la mobilisation précoce

Pendant le processus coordonné, l'Agence et le BEE ont cherché à comprendre la façon dont le public, les nations autochtones et les conseillers techniques souhaitent être mobilisés et ont pris connaissance de leurs intérêts initiaux, leurs préoccupations, leurs questions, leurs commentaires et leurs connaissances à l'égard du projet. L'Agence et le BEE ont tenu deux séances d'information virtuelles ainsi que des réunions et des téléconférences avec les autorités fédérales, les conseillers techniques et les nations autochtones potentiellement touchées.

Les circonstances uniques entourant la pandémie de COVID-19 ont donné lieu à certains changements aux approches habituelles de participation du public et de consultation significative des Autochtones. L'Agence et le BEE ont évalué la situation avec les principaux participants, adapté les échéanciers du processus coordonné, et adapté les activités de consultation et de mobilisation afin d'offrir la flexibilité nécessaire pour respecter la priorité accordée à la santé et la sécurité de tous les Canadiens.

2.1 Période de consultation publique conjointe

L'Agence et le BEE ont tenu une période de consultation conjointe d'une durée de 45 jours, du 13 octobre au 27 novembre 2020. En raison de la pandémie de COVID-19 et des mesures associées à la distanciation physique et l'autoisolement, des séances d'information virtuelles, plutôt que présentielles, ont été tenues par webdiffusion les 5 et 10 novembre 2020. Les séances d'information virtuelles comprenaient des présentations sur les processus d'évaluation fédéraux et provinciaux, ainsi qu'une présentation de GCT sur le projet, et offraient la possibilité de poser des questions en ligne. Environ 26 et 46 participants, respectivement, ont participé aux deux séances d'information.

Pendant la période de consultation publique conjointe, l'Agence et le BEE ont reçu 53 commentaires du public. Les commentaires sont résumés dans la section 4.0, ci-dessous.

3.0 Nations et organisations autochtones

L'Agence ou le BEE ont avisé les nations et organisations autochtones énumérées ci-dessous, et ont sollicité leurs commentaires en raison de la possibilité que leurs intérêts soient touchés par le projet :

- *Bande indienne de Beecher Bay (Première Nation Scianew)
- *Tribus Cowichan
- *Première Nation Ditidaht
- *Première Nation Esquimalt (No'ilung Si'em 'i' sche'le'chu)
- *Première Nation Halalt
- Première Nation Katzie
- Première Nation Kwantlen
- Première Nation Kwikwetlem
- Première Nation Leq'á:mél
- *Première Nation Lyackson

- *Premières Nations Maa-nulth (Premières Nations Huu-ay-aht, Premières Nations Ka:'yu:'k't'h'/Che:k'tles7et'h, Première Nation Toquaht, Tribu Uchucklesaht et Première Nation Ucluelet)
- *Première Nation Malahat
- Première Nation Matsqui
- *Bande indienne de Musqueam
- Nation Métis de la Colombie-Britannique
- *Première Nation Pacheedaht
- *Première Nation Pauquachin
- Tribu de Penelakut
- Première Nation Popkum
- Première Nation de Seabird Island
- Première Nation Semiahmoo
- Première Nation Shxw'ōwhámel
- Première Nation Songhees
- Nation Squamish
- *Première Nation Stz'uminus
- *S'ólh Téméxw Stewardship Alliance (par l'entremise du Bureau d'aiguillage du Peuple de la rivière), prend en charge un groupe de 15 communautés membres des Premières Nations Stó:lō :
 - Première Nation Aitchelitz
 - Première Nation Chawathil
 - Première Nation Cheam
 - Première Nation Kwaw-Kwaw-Apilt
 - Première Nation Semá:th (Sumas)
 - Première Nation Shxwha:y Village
 - Première Nation Skowkale
 - Première Nation Skwah
 - Première Nation Soowahlie
 - Première Nation Sq'ewá:lw (Skawahlook)
 - Première Nation Sq'ewlets (Scowlitz)
 - Première Nation Squiala
 - Première Nation Tzeachten
 - Première Nation Yakweakwioose
 - Première Nation Yale
- Première Nation T'sou-ke
- Première Nation Tsartlip
- Première Nation Tsawout
- *Première Nation Tsawwassen
- Première Nation Tseycum
- *Première Nation Tseil-Waututh
- Première Nation Ts'uubaa-asatx (Lake Cowichan)

*indique une Nation autochtone participante confirmée en vertu de l'Environmental Assessment Act (2018) provinciale

L'Agence et le BEE ont accordé une aide financière à des groupes autochtones pour soutenir leur participation à cette étape de l'évaluation.

En vertu de l'*Environmental Assessment Act* (2018) provinciale, les nations autochtones peuvent s'auto-identifier comme nation autochtone participante pour l'évaluation d'un projet. Les nations autochtones participantes ont des droits particuliers en matière de procédures, aux termes de l'*Environmental Assessment Act* provinciale (2018), y compris un financement des capacités, des processus de recherche de consensus, une procédure de communication de consentement ou de refus de consentement à des points de décision importants, et l'accès à des mécanismes pour faciliter le règlement des différends.

Les nations autochtones participantes en vertu de l'*Environmental Assessment Act* provinciale (2018) sont énumérées au tableau 1. Il est possible de consulter les avis envoyés au BEE par les nations autochtones auto-identifiées comme nations autochtones participantes sur le [site Web EPIC](#).

Le tableau 1 présente également la compréhension préliminaire de l'Agence et du BEE relativement aux intérêts des groupes et nations autochtones à l'égard du projet, selon les réponses transmises par ceux-ci. Les questions précises soulevées par les groupes ou nations autochtones sont répertoriées au tableau 1. Certaines questions soulevées par les groupes ou nations autochtones seront reflétées au tableau 2, où ces questions particulières sont aussi des problèmes communs pour d'autres parties ou propres à des composantes biophysiques. Pour en savoir plus sur les préoccupations relatives aux effets sur les composantes biophysiques de l'environnement, consultez le tableau 2.

Tableau 1 : Compréhension préliminaire des intérêts autochtones

Groupe ou nation autochtone	Nation autochtone participante en vertu de l' <i>Environmental Assessment Act</i> (2018) provinciale	Résumé de la compréhension des intérêts
Bande indienne Musqueam	Oui	<ul style="list-style-type: none"> • La bande indienne Musqueam détient des droits protégés constitutionnellement de pêcher pour répondre à ses besoins alimentaires, sociaux et cérémoniels, lesquels subissent les répercussions continues de l'industrialisation et de l'aménagement du fleuve Fraser, et ces droits pourraient être touchés encore davantage par le projet. • Une perte de poisson ou d'accès aux ressources halieutiques au cours d'une saison peut avoir des conséquences économiques pour les pêcheurs Musqueam, qui dépendent de cette ressource pour leur bien-être économique. • Si les changements entraînent des lacunes en matière de savoir, leurs

Groupe ou nation autochtone	Nation autochtone participante en vertu de l' <i>Environmental Assessment Act</i> (2018) provinciale	Résumé de la compréhension des intérêts
		<p>répercussions, quant à elles, peuvent persister pendant plusieurs générations.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La zone du projet est une zone de pêche privilégiée, historique et contemporaine, que l'on ne peut substituer à un endroit situé ailleurs. • L'empreinte du projet chevauche une importante zone de pêche au crabe que l'aménagement a déjà commencé à menacer. Tout aménagement ultérieur pourrait entraîner des effets négatifs importants. • Toute augmentation du transport maritime à proximité de la zone du projet peut avoir des répercussions négatives importantes sur les droits de pêche fondés des Musqueam et sur leur capacité à traverser les eaux de la zone en toute sécurité. • Il existe des interactions potentielles entre le projet et le sentiment d'appartenance et d'identité des Musqueam. • Malgré le développement industriel en cours dans la région, le potentiel des sites du patrimoine culturel des Musqueam de DeltaPort est encore élevé, en raison de sa situation géographique dans les routes de pêche historiques et actuelles. • Il existe une perturbation accrue de la protection, de la persistance et de la vie des Musqueam šxʷtəhim (c'est-à-dire les habitudes, les façons de faire et les coutumes) et de snəwəyəl (c'est-à-dire les enseignements reçus depuis l'enfance, y compris l'identité et les responsabilités), en raison de la construction et des activités du projet.
Communautés de la Nation Cowichan (Tribus Cowichan, Première Nation Lyackson, Tribu Penelakut, Première Nation Stz'uminus, Première Nation Halalt)	Oui	<ul style="list-style-type: none"> • Les communautés de la Première Nation Cowichan utilisent et continuent d'utiliser la zone du projet depuis des temps immémoriaux. Les membres des communautés de la nation Cowichan ont utilisé et continuent d'utiliser la mer des Salish et les voies navigables marines et terrestres environnantes à

Groupe ou nation autochtone	Nation autochtone participante en vertu de l' <i>Environmental Assessment Act</i> (2018) provinciale	Résumé de la compréhension des intérêts
		<p>des fins alimentaires, sociales et cérémonielles, ainsi qu'à des fins économiques.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il convient de reconnaître les droits ancestraux et les titres des autres nations autochtones à cet égard. • Les engagements de la Colombie-Britannique et du Canada visant la mise en œuvre la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones doivent être reflétés tout au long du document. • Questions particulières concernant les études antérieures et la collecte de données sur les sédiments, l'immersion en mer, la zostère et l'habitat des marais intertidaux, la qualité de l'eau, le bruit. • Questions particulières concernant les mesures d'atténuation pour le poisson et son habitat, la qualité de l'eau, l'épaulard résident du Sud, la protection contre l'affouillement, le contrôle de la poussière pendant la construction et les mesures d'intervention en cas de déversement. • Préoccupations relatives à la proposition de transport maritime à courte distance. • Inclusion des collectivités dans le suivi environnemental et patrimonial. • Possibilités d'emploi et besoin d'accommodements pour les travailleurs à l'extérieur de la région métropolitaine de Vancouver.
<p>Premières Nations Maa-Nulth, Bande indienne de Beecher Bay (Première Nation Scianew), Première Nation Esquimalt, Première Nation Pauquachin</p>	<p>Oui</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les effets du projet sur l'environnement, y compris les effets cumulatifs, doivent être soigneusement évalués. • D'efficaces stratégies de surveillance sont requises tout au long de la durée de vie du projet. • Les répercussions négatives doivent être évitées ou atténuées dans toute la mesure du possible; la remise en état est requise en cas de dommages. • Des mesures de compensation sont requises pour toute perte ou ingérence culturelle subies en raison du préjudice causé par le projet. • Parallèlement à une diminution des ressources, l'économie passe de

Groupe ou nation autochtone	Nation autochtone participante en vertu de l' <i>Environmental Assessment Act</i> (2018) provinciale	Résumé de la compréhension des intérêts
		<p>l'extraction des ressources à une économie centrée sur le commerce international.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les nations doivent recevoir une part des profits générés par le projet et obtenir un accès préférentiel aux emplois, à la formation et aux débouchés commerciaux. • Le projet doit reconnaître les droits ancestraux ou issus de traités des Autochtones; ainsi, il doit évaluer en profondeur ses effets sur ces droits, et ne pas les enfreindre de manière injustifiée, y compris en nuisant à l'exploitation des ressources et aux pratiques traditionnelles autochtones. • Préoccupation relative à l'incidence des espèces envahissantes introduites dans la zone par les navires, que ce soit par la coque ou les eaux de ballast. • La santé globale de l'océan et de ses ressources. • Les répercussions sur les droits issus de traités s'étendent au-delà de la limite des 12 milles marins, alors que la zone de pêche à des fins domestiques se prolonge plus loin. En conséquence, la portée de l'évaluation devrait s'étendre jusqu'à la limite de 200 milles marins.
Nation Malahat	Oui	<ul style="list-style-type: none"> • Le transport maritime peut avoir des répercussions négatives sur les droits ancestraux de la Nation Malahat et à sa capacité d'exercer ses droits issus des traités de Douglas en ce qui a trait à la pêche et à l'exploitation des ressources marines. • La navigation maritime engendre des préoccupations en matière de sécurité pour la Nation Malahat, quand vient le temps de perpétuer ses traditions culturelles, de se rapprocher de lieux importants, de transmettre des connaissances intergénérationnelles et d'entretenir des liens. • La Nation Malahat a des responsabilités en matière d'intendance envers les espèces marines, et a des intérêts dans la récolte de nourriture d'un vaste éventail d'espèces. Sans un accès continu et fiable, Malahat risque de subir des conséquences néfastes pour

Groupe ou nation autochtone	Nation autochtone participante en vertu de l' <i>Environmental Assessment Act</i> (2018) provinciale	Résumé de la compréhension des intérêts
		<p>sa santé et de perdre son identité culturelle.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demande d'aide financière pour soutenir la capacité de mener une étude sur l'occupation et l'utilisation des connaissances traditionnelles à l'échelle du territoire, afin de s'engager dans des processus d'évaluation avec une meilleure compréhension des répercussions potentielles et de la façon dont elles peuvent être minimisées efficacement. • La distribution de poissons destinés à la consommation est une composante essentielle et très appréciée lors d'événements communautaires, car elle fournit un important moyen de subsistance aux aînés et aux autres membres de la collectivité. • Les pêcheries marines offrent des débouchés économiques intéressants, puisque Malahat détient des permis commerciaux ou des intérêts économiques dans la capture d'un certain nombre d'espèces.
Première Nation Pacheedaht	Oui	<ul style="list-style-type: none"> • Sera directement affectée par le projet, car les voies de navigation traversent le territoire marin de la Première Nation de Pacheedaht. Par conséquent, il existe un fort risque d'influer sur la capacité de la Première Nation de Pacheedaht à exercer son titre et ses droits ancestraux. • La capacité de gouverner et d'accéder en toute sécurité au territoire marin et au banc Swiftsure est au cœur de l'identité Pacheedaht en tant que peuple. • Préoccupations concernant l'évitement du territoire marin par les membres de Pacheedaht en raison d'inquiétudes relatives aux collisions, à la contamination de l'habitat et des ressources, aux rejets et aux déversements. • En raison de la présence de voies de navigation internationales traversant le banc Swiftsure et le cœur du territoire marin de la Première Nation Pacheedaht, le projet risque d'avoir des répercussions importantes sur la capacité de la Première Nation

Groupe ou nation autochtone	Nation autochtone participante en vertu de l' <i>Environmental Assessment Act</i> (2018) provinciale	Résumé de la compréhension des intérêts
		<p>Pacheedaht d'exercer ses titres et droits ancestraux, y compris les droits en matière de gouvernance, de culture et d'alimentation.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Perturbation du sentiment de quiétude, lequel est nécessaire à la récolte permettant de maintenir le lien spirituel avec le territoire marin.
S'ólh Téméxw Stewardship Alliance	Oui	<ul style="list-style-type: none"> • Effets cumulatifs du projet, compte tenu de tous les autres projets qui se déroulent à S'ólh Téméxw (territoire traditionnel Stó: lō) et le long du fleuve Fraser. • Confusion concernant l'état du projet dans la mesure où, au départ, la S'ólh Téméxw Stewardship Alliance a été informée par l'Administration portuaire Vancouver Fraser que le projet ne serait pas réalisé.
Première Nation Tsawwassen	Oui	<ul style="list-style-type: none"> • Le projet est susceptible d'entraîner des effets négatifs importants sur la culture et les droits issus de traités de la Première Nation Tsawwassen, y compris le droit de pêcher et de capturer le crabe, et de récolter des animaux sauvages, des oiseaux migrateurs et des plantes. Les effets du projet sur les habitats des espèces doivent être pris en compte. • La baisse de population du saumon est profondément troublante, car l'accès continu au saumon du Fraser constituait un objectif clé dans la négociation du traité de la Première Nation Tsawwassen. • Répercussions sur les intérêts archéologiques, paléontologiques, architecturaux, patrimoniaux et culturels de la Première Nation de Tsawwassen. • Capacité d'accéder aux zones de pêche et de récolte, et effets négatifs qui en découlent sur la sécurité alimentaire. • Répercussions négatives sur les indicateurs socioéconomiques de la Première Nation Tsawwassen, y compris ceux générés par l'augmentation du trafic routier et maritime, les fermetures de routes, la diminution de l'accès aux terres, la croissance démographique et l'augmentation du coût de la vie.

Groupe ou nation autochtone	Nation autochtone participante en vertu de l' <i>Environmental Assessment Act</i> (2018) provinciale	Résumé de la compréhension des intérêts
		<p>Préoccupation quant à la façon dont le projet pourrait interagir avec les économies traditionnelles de la Première Nation Tsawwassen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Répercussions sur le bien-être spirituel et culturel, y compris en perturbant les connaissances et la langue des membres en ce qui a trait à leur milieu de vie. • Incidences sur la santé humaine, le bien-être mental et social. • Perturbation visuelle, en tant que gens face à la mer, de la construction et de l'exploitation du projet, et ses répercussions sur la santé de la collectivité. • Les effets négatifs sur les épaulards résidents du Sud sont inacceptables. L'espèce symbolise des valeurs sociales, culturelles et cérémonielles pour les membres de la Première Nation de Tsawwassen. • Répercussions sur l'autonomie gouvernementale et l'intendance, et risque de miner les lois de la Première Nation de Tsawwassen. • Examen visant à déterminer si le projet fera progresser le processus continu de réconciliation avec le Canada et la Colombie-Britannique.
Première Nation Tsleil-Waututh	Oui	<ul style="list-style-type: none"> • Effets environnementaux cumulatifs existants, menant à la dégradation et à la perte de la biodiversité, des espèces à la base de l'alimentation traditionnelle et des habitats du fleuve Fraser et du passage Burrard, indiquant des violations constantes des seuils écologiques et des lois de la Nation Tsleil-Waututh. • Répercussions sur la souveraineté alimentaire. • Préoccupations concernant les effets sur la collectivité, la culture et les enseignements, qui sont interreliés au bien-être et à la survie des épaulards résidents du Sud. • Le projet relève de la zone de consultation de la Nation Tsleil-Waututh, et est donc assujéti aux conditions de la politique d'intendance de la Nation Tsleil-Waututh, laquelle

Groupe ou nation autochtone	Nation autochtone participante en vertu de l' <i>Environmental Assessment Act</i> (2018) provinciale	Résumé de la compréhension des intérêts
		décrit les lois et les exigences relatives à une consultation significative.

L'Agence et le BEE s'attendent à ce que GCT s'engage auprès de chacune des nations autochtones énumérées à la section 3.0, afin de s'assurer que leurs intérêts et leurs questions sont bien reflétés dans la description détaillée du projet.

4.0 Sommaire des questions

La présente section fournit un sommaire général des questions soulevées dans les commentaires transmis à l'Agence et au BEE par le public, les nations autochtones, les autorités fédérales et les conseillers techniques sur la description initiale du projet de GCT (voir le tableau 2). GCT est tenu d'examiner les mémoires originaux publiés dans le [Registre canadien d'évaluation d'impact](#) de l'Agence et le site Web du [EPIC](#) du BEE. Veuillez prendre note que ce document fournit un résumé des commentaires reçus; il n'évalue pas les préoccupations et ne définit pas ce qui devra être traité dans l'évaluation d'impact.

Tableau 2 : Sommaire des questions soulevées

<p>Accidents, défaillances et sécurité publique</p> <ul style="list-style-type: none">• Potentiel d'effets négatifs sur l'environnement et la santé humaine résultant d'accidents et de défaillances. Cela comprend les collisions, l'échouement, l'allision (l'abordage d'un navire fixe par un navire faisant route) et (ou) les déversements pendant l'exploitation de navires maritimes, et les déversements de matières dangereuses causés par le déraillement d'un train, le transport routier et ferroviaire et (ou) l'exploitation des équipements basés à terre.• Les effets des accidents et des déversements sur l'environnement différeront au large du plateau continental en raison de la dynamique des différents milieux environnants; la portée de l'évaluation d'impact doit inclure cette zone.• Préoccupation témoignant du fait que le projet ne devrait pas être mis en œuvre jusqu'à ce qu'une analyse adéquate des risques soit effectuée, et jusqu'à ce qu'il y ait en place un programme d'intervention d'urgence de calibre mondial, ainsi que des ressources pour faire face à tout déversement majeur dans l'environnement marin.• Précisions concernant le type de marchandises transporté, afin de mieux adapter toute intervention d'urgence requise, ainsi qu'une liste des régimes reconnus de dédommagement qui s'appliquent en cas de différents types de déversements.• Questions relatives aux personnes qui seront tenues financièrement et physiquement responsables du coût de nettoyage d'un déversement, et recherche de plus de détails sur le plan d'intervention de GCT en cas de déversement.
<p>Environnement acoustique (terrestre)</p> <ul style="list-style-type: none">• Effets attribuables au bruit qui causent des perturbations sur la population locale. Une évaluation des bruits dans la zone, y compris des récepteurs sensibles, devrait être effectuée. L'évaluation devrait être conforme aux directives de Santé Canada pour comparer les valeurs de référence, le niveau de bruit provenant du projet, et les valeurs de référence + le niveau de bruit du projet; l'évaluation devrait inclure les effets cumulatifs.• Une analyse des options en matière de transport local (transport maritime à courte distance et transport par camionnette) permettrait d'évaluer leurs effets positifs et négatifs sur le niveau de bruit.• Préoccupations relatives à l'augmentation du bruit des navires et de la pollution lumineuse sur le site du projet, provoquée par le développement et la mise en œuvre du projet, de même que par l'utilisation accrue des ports et installations dans le futur.
<p>Solutions de rechange pour la réalisation du projet</p> <ul style="list-style-type: none">• Précisions quant à la faisabilité d'agrandir Deltaport vers le large, afin d'utiliser un poste d'amarrage du terminal charbonnier adjacent (Westshore) lorsque son bail devra être renouvelé en 2026, ainsi qu'une évaluation des coûts par rapport aux avantages de cette option.

Solutions de rechange au projet

- Éclaircissements et précisions quant aux raisons pour lesquelles le port de Prince Rupert n'a pas été considéré comme une solution de rechange au projet.
- Évaluation plus approfondie requise, quant aux solutions de rechange, y compris pour savoir si les terres des quais de Fraser Surrey pourraient être réaffectées en vue d'augmenter la capacité des conteneurs.
- Éclaircissements et précisions quant à la nécessité de réaliser à la fois le projet du Terminal 2 à Roberts Bank (RBT2) et le projet d'agrandissement de Deltaport – quatrième poste d'amarrage (DP4), puis évaluer de quelle façon DP4 tiendra compte de RBT2 dans son évaluation de solution de rechange, si RBT2 est approuvé.

Sites archéologiques

- Répercussions sur les ressources archéologiques au site du projet, et incidences sur les sites archéologiques causées par les vagues et l'érosion résultant de la navigation maritime.
- Demande de réalisation d'une évaluation archéologique d'ensemble et une évaluation d'impact archéologique, afin de comprendre les conditions de référence existantes.

Environnement atmosphérique

- Effets sur la qualité de l'air découlant du projet, entraînant des répercussions sur les récepteurs sensibles des écosystèmes, la contamination des terres et des plans d'eau à proximité, et des effets sur les plantes, la faune, le poisson et l'habitat du poisson, ainsi que la santé humaine.
- Utilisation des Normes nationales de qualité de l'air ambiant, des Objectifs de qualité de l'air ambiant de la C.-B. ou des normes régionales les plus strictes pour entreprendre une évaluation des valeurs de référence, du projet seul, et des valeurs de référence + du projet; l'évaluation doit inclure les effets cumulatifs.
- Précisions requises quant à l'utilité d'installer sur les quais des prises de courant comme mesure d'atténuation visant à réduire les émissions, si les navires individuels ne sont pas tenus d'avoir cette technologie.

Réserve de terres agricoles

- Préoccupation due au fait que le projet aura des répercussions négatives sur les terres agricoles environnantes de la Réserve de terres agricoles provinciale, à la fois en raison des particules lourdes et des contaminants atmosphériques qui se déposent sur le sol, et de la conversion des terres de la Réserve en terrains industriels.

Changements climatiques et émissions de gaz à effet de serre (GES)

- Contribution des émissions du projet aux engagements environnementaux du Canada et aux changements climatiques, et manière dont cela pourrait influencer sur les objectifs régionaux, provinciaux et fédéraux.
- Éclaircissements sur la portée des activités incluses dans les estimations d'émissions de GES (y compris les activités concrètes accessoires) et la description des méthodes et des hypothèses utilisées pour quantifier les émissions de GES de chaque activité.
- Prise en compte des meilleures technologies disponibles, des meilleures pratiques environnementales et des mesures d'atténuation en vue de réduire les émissions de GES.
- Éclaircissements sur le type d'activités qui auraient des répercussions sur les puits de carbone par type d'écosystème.

Culture

- Les dommages causés par l'ingérence culturelle, la perte de l'identité culturelle, ou l'accès limité aux territoires traditionnels et l'accès réduit aux aliments traditionnels, de même que le potentiel que le projet entraîne des effets cumulatifs importants sur des aspects de l'usage courant par les Autochtones et sur leur patrimoine culturel.
- Effets sur les mammifères marins qui pourraient entraîner des effets sur la spiritualité, la culture, l'héritage, la cosmologie et la mythologie des peuples autochtones.
- Effets de l'augmentation des activités de navigation maritime sur la santé culturelle, y compris en raison d'un accès réduit aux sites de pêche et de cueillette, d'une capacité réduite de se déplacer à bord de petits bateaux pour des voyages de subsistance et des effets sur d'importants mammifères marins culturels, comme l'épaulard résident du Sud.

Effets cumulatifs

- Effets cumulatifs (y compris ceux du transport maritime) sur l'écosystème de la mer des Salish, l'estuaire du fleuve Fraser, la qualité de l'air, le bruit et les vibrations, la perturbation sensorielle, les oiseaux migrateurs, les zones humides, le bruit sous-marin, les épaulards résidents du Sud, les poissons et leur habitat, les espèces sauvages, les changements climatiques, ainsi que le patrimoine culturel immatériel.
- Absence d'une base de référence appropriée à partir de laquelle il serait possible de mesurer les effets cumulatifs existants, et la nécessité d'une évaluation holistique des effets cumulatifs, en intégrant les connaissances autochtones relatives à tous les aménagements passés et présents, pour éclairer l'évaluation d'impact du DP4.
- Demande visant à ce que l'évaluation des effets cumulatifs englobe les 40 projets d'infrastructure différents en cours de réalisation dans le cadre du programme Greater Vancouver 2030.
- Effets cumulatifs sur la capacité des groupes autochtones à utiliser couramment les terres et les ressources à des fins traditionnelles, de vivre selon leur culture, d'exercer leur gouvernance, ainsi que les répercussions sur les droits autochtones; cela comprend la mesure dans laquelle la capacité d'exercer ces droits a déjà été perdue.
- Capacité des nations autochtones à participer de manière significative à la gestion de ces effets.
- Intérêt pour les plans à long terme qui consistent à évaluer les effets cumulatifs de l'augmentation du trafic des navires et des pétroliers à destination et en provenance du site avant, pendant et après la construction, ainsi que dans le futur.

Générationnelles actuelles et futures

- On craint qu'une dégradation plus poussée de Roberts Bank atteigne un point de non-retour, ce qui réduira la qualité de vie des résidents de la vallée du bas Fraser, en plus de détruire les ressources naturelles pour les générations futures.

Répercussions différentes sur des personnes et des groupes représentatifs de la diversité

- Répercussions différentes en fonction du sexe et du genre, pouvant inclure des groupes définis selon l'âge, le lieu de résidence, l'ethnicité, le statut socioéconomique, la situation d'emploi ou le handicap, de diverses manières, y compris les suivantes :
 - les possibilités d'emploi;
 - l'accès aux revenus;
 - l'accès à un logement sûr et abordable;
 - les indemnités ou avantages et un investissement accru dans la collectivité locale;
 - les rôles en matière de prise de décisions pour les innovations et nouvelles technologies;
 - l'accès à des services et des programmes qui tiennent compte de la perspective, des connaissances et des expériences des individus et des collectivités.
- Possibilité que le projet crée des inégalités ou exacerbe les inégalités existantes.

Conditions économiques

- Effets du projet sur l'économie locale et régionale (y compris le tourisme de la C.-B. et les pêches commerciales), la création d'emplois locaux et la main-d'œuvre.
- Prise en compte des obstacles à l'emploi pour les groupes sous-représentés, et des stratégies de recrutement pour s'assurer qu'ils sont représentés.
- Effets du projet sur les collectivités autochtones et détails relatifs aux mesures de compensation, y compris l'indemnisation d'urgence, pour toute répercussion, ainsi que sur la manière dont la richesse générée sera partagée et redistribuée.
- Précisions quant à l'exactitude des projections du marché pour l'industrie du transport maritime par conteneurs.
- Crainte que les coûts de renonciation pour la mise en œuvre du projet soient plus élevés que les avantages prévus en raison de lacunes dans les données d'évaluation des avantages procurés par l'environnement local.

Écosystèmes

- Effets du projet sur les écosystèmes vulnérables de l'estuaire du fleuve Fraser et de la mer des Salish, y compris sur les zones humides et les habitats essentiels des oiseaux, lesquels sont très importants à l'échelle mondiale.

Effets de l'environnement sur le projet

- Effets de l'environnement sur le projet, comme les tremblements de terre, les changements climatiques et l'élévation du niveau de la mer.
- Précisions requises relativement à l'intégration de considérations liées aux changements climatiques lors de la conception du projet et l'élaboration de plans de compensation de l'habitat.

Processus d'évaluation environnementale et d'évaluation d'impact

- Préoccupations relatives à la crédibilité de l'information générée pendant le processus d'évaluation et l'occasion de participer au processus.
- Préoccupations relatives à la confiance du public envers le processus d'évaluation, y compris la nécessité d'une ouverture et d'une transparence accrues concernant le processus et les possibilités de mobiliser le public de manière significative.
- Clarification sur la portée de l'évaluation d'impact, y compris les effets engendrés par les activités routières, ferroviaires et de transport maritime.
- Clarification sur la façon dont la taille des navires sera évaluée, par opposition à une simple augmentation du nombre.
- Les effets doivent être évités, et des mesures d'atténuation doivent être prises dans toute la mesure du possible, y compris la remise en état, la plantation d'espèces indigènes, l'élimination des espèces envahissantes, une surveillance efficace et la mise en place d'ouvertures dans le Roberts Bank et la jetée de la gare maritime.

Poisson et habitat du poisson

- Effets sur le poisson et son habitat (dont le saumon et le crabe) en raison de la destruction et la dégradation des habitats, du dragage, du bruit et des vibrations lors de l'enfoncement des pieux, des obstacles à la migration et de la mortalité.
- Effets sur les poissons causés par les changements dans la qualité de l'eau de mer et la remise en suspension des sédiments.
- Effets sur les peuples autochtones et leurs droits en raison des effets négatifs sur les poissons.
- Demande visant à obtenir une description claire des mesures qui permettront d'éviter et d'atténuer les effets sur le poisson et son habitat, et une description des mesures de compensation pour tout effet résiduel persistant malgré la mise en place de mesures d'évitement et d'atténuation. Les mesures doivent démontrer leur efficacité et leur faisabilité.
- On craint que le projet nuise aux programmes existants de remise en état de l'environnement, ainsi qu'aux engagements provinciaux et fédéraux visant à restaurer les ressources (y compris les poissons) dans le fleuve Fraser.

Géologie, géochimie et risques géologiques

- Inclusion d'une évaluation des risques sismiques et des effets associés à l'activité sismique.
- Inclusion des effets du projet sur les environnements géomorphiques marémoteurs et côtiers, y compris l'augmentation de la sédimentation sur l'estran et les effets de sillage.

Santé humaine et bien-être

- Préoccupations concernant les effets sur la santé humaine d'une augmentation de la pollution de l'air, la pollution lumineuse, la pollution par les vibrations et le bruit, y compris en raison des activités maritimes, routières et ferroviaires.
- Préoccupations liées aux effets sur la santé des Autochtones en raison de changements réels ou perçus dans la qualité des espèces marines sur lesquelles reposent la cueillette des aliments, la santé et l'identité culturelle.
- Inclusion de cartes et de diagrammes indiquant les emplacements des récepteurs humains et les distances entre eux et le projet.
- Demande pour obtenir un engagement tangible relativement aux mesures d'atténuation et de compensation des effets sur la qualité de l'air, le bruit et la pollution lumineuse.
- Stress psychologique et émotionnel accru résultant de l'incertitude liée aux effets du projet.

Droits des peuples autochtones

- Préoccupations soulevées par les nations autochtones concernant les effets de la navigation sur les droits de pêche et de récolte, la sécurité alimentaire, l'utilisation et la jouissance des terres visées par un traité et les effets de la pollution sur la santé humaine, qui ont un effet négatif sur les droits issus de traités, les titres ancestraux, les droits de gouvernance et la culture.
- Précisions sur la manière dont la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones sera appliquée à l'évaluation.

<ul style="list-style-type: none"> • Éclaircissements quant à savoir si l'évaluation des solutions de recharge a pris en compte les répercussions sur les droits autochtones, y compris les zones de pêche. • Répercussions des accidents et des défaillances sur les droits ancestraux ou issus de traités des Autochtones, y compris la récolte des ressources, les pratiques traditionnelles et les sites culturels et patrimoniaux. • Préoccupation concernant l'utilisation d'anciennes mesures d'adaptation ou d'anciennes données de projets antérieurs, en vue de s'en servir comme données supplémentaires ou à l'appui pour soutenir l'actuel projet. • Interactions potentielles du projet avec le sentiment d'appartenance et l'identité, y compris une perturbation accrue du sentiment d'appartenance résultant des changements apportés aux lieux valorisés et aux caractéristiques du lieu (par exemple, par la circulation maritime, les perturbations sonores et les changements écologiques), perte de l'identité et déconnexion accrue du patrimoine culturel en raison des conséquences directes et indirectes du projet sur la pêche, les cérémonies, les rassemblements et la consommation d'aliments traditionnels.
<p>Infrastructures et services</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inquiétude concernant l'agrandissement des ports et l'augmentation du trafic routier, de la congestion et des accidents sur les autoroutes, sur les ponts et dans les tunnels, ainsi que l'intensification du transport ferroviaire, ayant une incidence sur la sécurité et l'infrastructure dans le Lower Mainland, la vallée du Fraser et le canyon du Fraser. • Les gains d'efficacité de la navigation devraient constituer une priorité par rapport à l'aménagement, y compris en ce qui a trait à l'aménagement du stationnement hors site, du stockage des conteneurs et du chargement dans les zones moins vulnérables.
<p>Terre et utilisation des ressources</p> <ul style="list-style-type: none"> • Préoccupation concernant le zonage, car la zone de développement proposée pour DP4 n'est pas désignée comme « industrielle » dans le cadre de la stratégie de croissance régionale de la région métropolitaine de Vancouver.
<p>Usage maritime (excluant la navigation)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Préoccupation concernant les effets sur les milieux aquatiques, y compris la qualité de l'eau, les mammifères marins, les habitats des poissons et des plantes, les espèces envahissantes, la récolte, la sécurité, la culture, le patrimoine et l'économie, engendrés par le transport maritime et la présence de navires. • Préoccupation concernant l'élimination des matériaux de dragage et la possibilité d'en disposer dans la mer des Salish.
<p>Navigation maritime</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demande d'inclure le transport maritime dans la portée de l'évaluation. • Précisions concernant l'augmentation du trafic maritime si le poste d'amarrage à courte distance n'est pas construit. • Demande d'une étude sur le trafic maritime et la taille des navires, afin d'évaluer les répercussions des navires plus grands (p. ex., les navires Panamax, post-Panamax et les très grands navires à conteneurs), incluant une description détaillée de la fréquence, de l'itinéraire, de la vitesse, du temps de transit des navires, des types et des tailles des navires, des statistiques de densité, des types de cargaison, des ports d'origine et de destination, et la détermination des zones où des rencontres rapprochées et de la circulation opposée au trafic sont susceptibles de soutenir la sécurité maritime. • Préoccupation concernant les effets sur l'environnement, la santé, la culture, les sites patrimoniaux et les droits des peuples autochtones, y compris la gestion, la pêche, la récolte, la transmission des connaissances et la sécurité sur les eaux. • Préoccupation concernant les risques pour la sécurité liés à l'intensification du trafic maritime, à la perte d'équipements de pêche et au blocage des activités de pêche. • Précision requise concernant les détails opérationnels, y compris les déplacements des navires, pour les activités de transport maritime à courte distance.

Mammifères marins

- Préoccupations relatives au manque d'évaluation des répercussions sur les épaulards résidents du Sud et à l'applicabilité du paragraphe 11 de la *Loi sur les espèces en péril*.
- Préoccupation concernant les effets de la navigation maritime et du transport maritime à courte distance sur les épaulards résidents du Sud, y compris en raison de l'augmentation du bruit sous-marin, des collisions avec des navires et des perturbations physiques, des ancrages (dont la remise en suspension de contaminants du fond marin comme les BPC), des déversements de carburant toxique et d'autres parcours non acoustiques. Cela entraînera des changements de comportements, notamment pour la recherche de nourriture et la survie.
- Préoccupation concernant les effets sur les mammifères marins (y compris les cétacés et les phoques ou lions de mer) et la diminution de leur accès aux proies, en raison de la capacité réduite de rechercher de la nourriture, de la faible disponibilité des proies, de la modification et de la destruction de l'habitat du poisson et de la mortalité des poissons (saumon quinnat).
- Préoccupations concernant les niveaux de bruit marin et la surveillance des épaulards résidents du Sud.
- Précisions requises concernant l'efficacité des limitations de vitesse, de l'itinéraire des navires et des mesures d'atténuation de la construction comme moyens de réduire les effets négatifs sur l'épaulard résident du Sud et son habitat essentiel.

Oiseaux migrateurs

- Préoccupation concernant les répercussions potentielles sur la voie migratoire du Pacifique et la dégradation de l'environnement pour la sauvagine et les oiseaux de rivage hivernants et migrateurs, les oiseaux de proie et les espèces en péril.
- Préoccupation concernant les effets sur le biofilm et les effets correspondants sur les oiseaux migrateurs.
- Précisions requises concernant la distance entre le projet et le site du Réseau de réserves pour les oiseaux de rivage dans l'hémisphère occidental.
- Précisions supplémentaires requises concernant les voies suivies par les effets, y compris la dégradation de l'habitat attribuable aux activités d'exploitation du terminal, à la pollution associée à l'augmentation du trafic ferroviaire et routier (p. ex., le trafic routier, ferroviaire et maritime) et les répercussions des changements climatiques.

Navigation

- Craintes relatives aux risques élevés pour la navigation dans la région du delta du fleuve Fraser, du terminal de traversiers de Tsawwassen et de Roberts Bank; ainsi, les restrictions en matière de sécurité devraient être évaluées et resserrées en vue de réduire le nombre de collisions, de déversements et les risques pour la sécurité publique.

Autres

- Prise en compte du Plan de gestion de l'estuaire du fleuve Fraser en vue de le rétablir, ce qui pourrait éclairer les futures évaluations provinciales et fédérales.
- Les plans et rapports référencés dans la description initiale du projet devraient être rendus publics, comme un plan de gestion des déchets et le rapport Black Quay Consulting.
- Précisions requises quant aux raisons pour lesquelles le Canada devrait risquer d'endommager son environnement en gérant le trafic de conteneurs américains transitant par Roberts Bank, alors que les ports américains pourraient gérer leur trafic.
- Effet possible de la COVID-19 sur les prévisions relatives à l'emploi et la création d'emplois, et effet potentiel de la COVID-19 sur le commerce.
- Autres utilisations et activités associées à la partie du transport maritime à courte distance du projet si le transport maritime à courte distance est jugé irréalisable.

Contribution du projet à la durabilité

- La région métropolitaine de Vancouver recommande d'incorporer le Guide des ressources du réseau régional d'infrastructures vertes dans les principes d'aménagement, la conception et la planification du projet, en vue d'améliorer les habitats et de fournir des zones d'ombre et des services écosystémiques à l'intérieur de l'environnement bâti.
- Préoccupations concernant le développement futur et la capacité de maintenir l'intégrité écologique de Roberts Bank et de la mer des Salish.

Mobilisation du public et des intervenants

- Préoccupations relatives à la lassitude liée aux consultations et au dédoublement des efforts après avoir participé au processus d'évaluation environnementale du Projet du Terminal 2 à Roberts Bank.

Raison d'être et nécessité du projet

- Clarté de l'objectif du projet, étant donné que l'économie mondiale du futur pourrait exiger moins de fret et une plus grande résilience locale.
- Clarté des besoins du projet, compte tenu de la capacité portuaire actuelle sur la côte ouest.

Conditions sociales

- Préoccupation concernant les répercussions sur les municipalités locales en raison de l'augmentation du trafic routier et ferroviaire.
- Préoccupation concernant le manque de financement approprié pour la prestation de services d'urgence sur les terrains portuaires.

Espèces en péril, faune et habitats

- Les activités de construction et d'exploitation auront des effets négatifs sur la faune, les espèces en péril et leur habitat dans la zone du projet, y compris en raison des dommages et des perturbations, des modifications de l'habitat essentiel, de la mortalité ou des blessures, de la baisse de disponibilité des sources de nourriture et de la désorganisation des relations entre les prédateurs et les proies.
- Préoccupations au sujet des infrastructures routières ou ferroviaires, de l'accroissement de la capacité des corridors de transport linéaires existants, et de l'augmentation du trafic routier ou ferroviaire, qui pourraient entraîner une augmentation des blessures ou mortalité de la faune.
- Perturbations sensorielles (bruit, vibrations, luminosité) provoquées par la construction et l'exploitation, pouvant modifier les déplacements d'une espèce, affecter ses tendances migratoires, de même que son évitement ou son attirance vers une zone.
- Effets potentiels et mesures de compensation proposées pour le chevauchement avec la zone de gestion de la faune de Roberts Bank.

Effets transfrontaliers

- Inclusion des environnements transfrontaliers dans les zones d'étude de l'évaluation.
- Les effets du DP4 sur le poisson et son habitat auront des répercussions directes importantes sur les peuples autochtones et leurs droits issus de traités aux États-Unis, en particulier en ce qui concerne l'intensification des déplacements de navires sur les voies de navigation américaines et les effets sur la culture de subsistance et les modes de vie spirituels.

Transports (voie terrestre)

- On demande qu'une évaluation des répercussions du trafic soit réalisée, et d'y inclure l'utilisation routière et ferroviaire dans l'évaluation à l'échelle régionale, afin de répondre aux préoccupations relatives à l'augmentation du trafic et la pollution lumineuse, sonore et atmosphérique qui en découlent.

Environnement visuel

- Préoccupation en ce qui concerne le plan visuel des ancrages, et les émissions lumineuses et atmosphériques qui en découlent.
- Préoccupations liées aux effets visuels du port et des navires, et aux répercussions sur la santé des collectivités.

Processus et qualité de l'eau

- Préoccupations relatives aux effets de la construction sur la qualité de l'eau, découlant des activités sur place, des travaux dans l'eau, des activités imprévues (y compris les déversements de déchets dangereux, de pétrole, de carburant), du dragage, du dépôt de sols et de sédiments dans les plans d'eau par le ruissellement des eaux de surface, ainsi que du dépôt d'eaux usées, d'eaux pluviales, d'égouts sanitaires, de poussières et de particules affectant les récepteurs aquatiques tels que les poissons, les mammifères marins et les plantes aquatiques. L'augmentation des rejets et des déchets affectera les perceptions en matière de sécurité des aliments récoltés.
- Préoccupations au sujet de la protection de la crête et de la mise en place de remblais rocheux ayant un impact sur le déplacement des sédiments dans le delta et les zones environnantes, ainsi que sur les herbiers de zostère et d'autres processus essentiels de l'habitat comme le transfert de nutriments.
- Précisions requises concernant la quantité d'eau que le projet utilisera et son incidence sur les prévisions hydrologiques municipales de la Ville de Delta.

Zones humides

- Préoccupations concernant les effets sur les habitats essentiels pour le rassemblement et l'hivernage de la faune, comme les zones humides intertidales et subtidales, les zostères, les marais, les vasières et les battures de sable.
- Les processus géomorphologiques, tels que l'érosion dendritique, la perturbation des processus de distribution naturelle des sédiments et le recul des zones humides risquent d'augmenter en raison du surplus d'activités industrielles et de structures artificielles comme les chaussées et les pilotis.
- Le dérèglement des processus de sédimentation naturelle risque de perturber la qualité de l'eau naturelle qui a pour fonction de soutenir les fonctions de l'habitat des oiseaux migrateurs et hivernants (c.-à-d. la couverture biologique), puis d'entraîner une dégradation et une perte accrue de l'habitat en zones humides pour des espèces comme le saumon et les oiseaux migrateurs.
- Inquiétudes concernant l'efficacité des efforts d'atténuation et de remise en état, en raison du taux d'échec très élevé des programmes de restauration et de compensation des habitats estuariens, lesquels n'ont pas réussi à remplacer ni à déplacer les zones d'écloserie, les zones de nidification ou les trajectoires migratoires aquatiques.

5.0 Prochaines étapes

Les prochaines étapes de cette phase initiale du processus coordonné comprennent les suivantes :

- GCT est tenu de présenter une description détaillée du projet à l'Agence et au BEE, laquelle comprend des réponses aux enjeux soulevés dans le sommaire conjoint.
- GCT devrait s'engager auprès des conseillers techniques et de chacun des groupes et nations autochtones énumérés à la section 3.0, afin de veiller à ce que tous leurs intérêts et leurs questions soient reflétés dans la description détaillée du projet.
- GCT est invitée à présenter des documents supplémentaires, accompagnant la description détaillée du projet, dont les exigences en matière de renseignements d'une demande proposées par GCT.

L'Agence utilisera, entre autres, la description détaillée du projet pour déterminer si une évaluation d'impact fédérale est requise, et le BEE l'utilisera pour déterminer si le projet est prêt à être mis en œuvre pour réaliser une évaluation environnementale provinciale.