



PORT de  
**vancouver**

Administration portuaire  
Vancouver-Fraser

# Roberts Bank Terminal 2 Project

Rapport annuel 2023

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

March 31, 2024

## Contenu

Sommaire .....	ii
Acronymes et abréviations.....	iv
1. Présentation.....	5
1.1. Période couverte par ce rapport .....	5
1.2. Organisation du rapport .....	5
1.3. Tableau de concordance .....	5
2. Activités entreprises pour se conformer à la condition 2.10.....	9
2.1. Résumé des activités entreprises (condition 2.10.1).....	9
2.2. Conformité à la condition 2.1 (condition 2.10.2) .....	10
2.3. Consultation (condition 2.10.3) .....	11
2.3.1. Activités de consultation .....	11
2.3.2. Parties consultées.....	12
2.4. Connaissances autochtones (condition 2.10.4).....	13
2.5. Programme de suivi (conditions 2.10.5, 2.10.6 et 10.2.7) .....	13
2.6. Faisabilité technique et économique (condition 2.10.8).....	13
2.7. Initiatives régionales (condition 2.10.9).....	14
2.8. Mises à jour des plans (condition 2.10.10) .....	15
3. Conclusion .....	15

### Liste des annexes

Annexe A	Activités entreprises pour se conformer à chaque condition au cours de l'année de référence
Annexe B	Résumé et compte rendu complet des points de vue et des informations reçues des Premières Nations et des réponses de l'administration portuaire
Annexe C	Résumé et compte rendu complet des points de vue et des informations reçues des organismes gouvernementaux et des intervenants, ainsi que des réponses de l'administration portuaire

## Sommaire

En avril 2023, le gouvernement du Canada a approuvé le projet du Terminal 2 à Roberts Bank (RBT2, le projet), concluant ainsi le processus fédéral d'évaluation environnementale. La déclaration de décision fédérale (déclaration de décision) définit les conditions dans lesquelles le projet peut aller de l'avant et auxquelles l'Administration portuaire Vancouver-Fraser (administration portuaire) doit se conformer. Ce document, le rapport annuel 2023 RBT2 (le rapport), a été préparé pour satisfaire aux exigences des conditions 2.10, 2.11 et 2.12, comme indiqué dans la déclaration de décision.

Ce rapport annuel fournit des informations sur les mesures prises pour se conformer à chaque condition au cours de la période allant de la publication de la déclaration de décision (20 avril 2023) au 31 décembre 2023 - l'année de référence. Dans certains cas, des activités telles que l'élaboration et la consultation de plans et de mesures d'atténuation ont été entamées avant la publication de la déclaration de décision, en prévision des conditions définitives. Ces activités sont mentionnées pour le contexte relatif à l'état actuel d'élaboration ou de consultation conformément aux conditions, le cas échéant. L'administration portuaire a entamé l'élaboration et la consultation conformément à certaines des conditions de la déclaration de décision, en particulier lorsque l'élaboration et la consultation sont requis avant le début de la construction. Pour de nombreuses conditions, les activités n'ont pas été entreprises au cours de l'année de référence et seront lancées au cours des périodes de référence ultérieures en fonction du début prévu de la construction du projet. Les activités de l'année de référence se sont concentrées sur ce qui suit:

- Communication avec les parties consultées au sujet des conditions fédérales définitives et des exigences et plans de consultation connexes
- Élaboration de (et consultation sur) un rapport de faisabilité de la brèche dans la jetée, qui a été soumis à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada
- Élaboration de programmes de suivi, en mettant l'accent sur la surveillance de la conception de l'étude
- Travaux préliminaires sur le terrain pour soutenir l'élaboration de plans d'étude du programme de suivi
- Élaboration d'une ébauche de plan de gestion environnementale de la construction et des sous-plans connexes
- Élaboration de (et consultation sur) plusieurs plans spécifiques et mesures d'atténuation concernant l'épaulard résident du Sud, le bruit sous-marin, le crabe dormeur et les poissons de mer
- Avancement d'un manuel sur les biofilms et d'un projet de création du biofilm
- Études pilotes et essais technologiques pour soutenir l'élaboration de mesures d'atténuation spécifiques et de programmes de surveillance
- Consultation continue avec les Premières Nations et les intervenants, ainsi qu'avec les autorités fédérales, provinciales et municipales sur une variété de sujets liés aux thèmes ci-dessus

Outre les consultations engagées avant la publication de la déclaration de décision, l'administration portuaire a consulté, au cours de l'année de référence, les Premières Nations, les organismes gouvernementaux et les intervenants. Les activités de consultation comprenaient des réunions individuelles, des ateliers virtuels multinationaux réguliers, un forum consultatif autochtone de deux jours en personne, et le partage de documents pour examen et commentaires par les parties consultées. L'administration portuaire a pris en considération toutes les points de vue et informations reçues dans le cadre de la consultation, a discuté des commentaires avec plusieurs parties lorsque cela a été demandé, et a répondu par écrit lorsque le processus d'examen a été achevé. La consultation est en cours ou sera entamée au cours des prochaines années de référence pour toutes les conditions pertinentes, à l'exception de la condition 7.1 (la consultation est terminée et les exigences de la condition ont été remplies).

Les informations fournies dans ce rapport, y compris les annexes, ont été préparées conformément aux conditions 2.10, 2.11 et 2.12 de la déclaration de décision. L'administration portuaire a indiqué pour chaque condition si des activités visant à se conformer aux exigences ont été entamées ou ont été menées à bien. Au cours de cette année de référence, la condition 2.11 et la condition 7.1 ont été remplies.

Ce rapport annuel sera soumis à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada au plus tard le 31 mars 2024 et sera publié sur le site Web du projet.

## Acronymes et abréviations

PGEC	Plan de gestion environnementale de la construction
MPO	Pêches et Océans Canada
ECCC	Environnement et Changement climatique Canada
ECHO	Programme d'amélioration de l'habitat et d'observation des cétacés
CSE	Comité de surveillance environnementale
ALP	Autorisation <i>en vertu de la loi sur les pêches</i>
PS	Programme de suivi
GES	Gaz à effet de serre
AEIC	Agence d'évaluation d'impact du Canada
CCA	Comité consultatif autochtone
FCA	Forum consultatif autochtone
MTI	Ministère des Transports et de l'Infrastructure de la C.-B.
RBT2	Terminal 2 à Roberts Bank
SRKW	Épaulard résident du Sud

## 1. Présentation

En avril 2023, le gouvernement du Canada a approuvé le terminal 2 de Roberts Bank (RBT2, le projet), concluant ainsi le processus fédéral d'évaluation environnementale. La déclaration de décision fédérale (déclaration de décision) définit les conditions dans lesquelles le projet peut aller de l'avant et auxquelles l'Administration portuaire Vancouver-Fraser (administration portuaire) doit se conformer. Le présent document, le rapport annuel RBT2 2023 (le rapport), a été préparé conformément aux conditions 2.10, 2.11 et 2.12 énoncées dans la déclaration de décision et présentées dans le **Tableau 1** le ci-dessous.

### 1.1. Période couverte par ce rapport

Ce rapport comprend des informations pour l'année de référence 2023, entre le 20 avril 2023, date à laquelle la déclaration de décision a été publiée, et le 31 décembre 2023. Dans certains cas, des activités telles que l'élaboration et la consultation de plans et de mesures d'atténuation ont été entamées avant la publication de la déclaration de décision, en prévision des conditions définitives. Ces activités sont mentionnées pour le contexte relatif à l'état actuel d'élaboration ou de consultation conformément aux conditions, le cas échéant. Toutefois, « l'année de référence » mentionnée dans le présent rapport est définie comme allant du 20 avril au 31 décembre 2023. L'administration portuaire a entamé l'élaboration et la consultation conformément à certaines des conditions de la déclaration de décision, en particulier lorsque l'élaboration et la consultation sont requis avant le début de la construction. Pour de nombreuses conditions, les activités n'ont pas été entreprises au cours de l'année de référence et seront lancées au cours des périodes de référence ultérieures en fonction du début prévu de la construction du projet.

### 1.2. Organisation du rapport

Le rapport est organisé comme suit, conformément aux exigences de la déclaration de décision, spécifiées dans la condition 2.10 :

- **Section 1** – Introduction et tableau de concordance indiquant où l'information du rapport annuel conformément à chaque exigence de déclaration est fournie
- **Section 2** – Résumé des activités entreprises au cours de l'année de référence pour se conformer aux exigences de la condition 2.10
- **Section 3** – Conclusion du rapport
- **Annexe A** – Liste détaillée des activités entreprises pour se conformer à chaque condition
- **Annexe B** – Résumé et dossier complet<sup>1</sup> des points de vue et des informations reçues des Premières Nations<sup>2</sup> et des réponses de l'administration portuaire
- **Annexe C** – Résumé et compte rendu complet des points de vue et des informations reçues du gouvernement et des intervenants, ainsi que des réponses de l'administration portuaire

### 1.3. Tableau de concordance

Le tableau ci-dessous énumère les exigences en matière de rapports annuels incluses dans les conditions et indique où le contenu relatif à chaque exigence est abordé dans le présent rapport.

---

<sup>1</sup> Le dossier complet des points de vue et des informations reçues des Premières Nations, ainsi que les réponses de l'administration portuaire, comprennent des informations confidentielles qui ont été partagées avec l'AEIC et expurgées des documents publics.

<sup>2</sup> Consultez la section 3.2 pour obtenir la liste complète des Premières Nations.

**Tableau 1 Tableau de concordance des exigences de rapport**

No de condition	Exigences en matière de rapports annuels	Section correspondante du rapport annuel
<b>Exigences en matière de rapports annuels</b>		
2.10	Le promoteur doit préparer un rapport annuel qui établit, pour chaque année de référence :	Ce rapport annuel
2.10.1	les activités entreprises par le promoteur pour se conformer à chacune des conditions énoncées dans la présente déclaration de décision;	Section 2.1 et annexe A
2.10.2	comment le promoteur s'est conformé à la condition 2.1;	Section 2.2
2.10.3	pour les conditions énoncées dans la présente déclaration de décision pour lesquelles la consultation est obligatoire, un résumé et un compte rendu complet de toutes les points de vue et informations reçues au cours ou à la suite de la consultation et de la manière dont le promoteur a pris en compte et traité les points de vue et informations reçues, ainsi que de toutes les questions en suspens et de la question de savoir si ces questions en suspens empêchent le respect des conditions;	Section 2.3, annexe B et annexe C
2.10.4	les connaissances autochtones que le promoteur a reçues et la manière dont elles ont été prises en compte dans l'élaboration et la mise en œuvre des conditions énoncées dans la présente déclaration de décision. Le promoteur doit respecter les protocoles relatifs aux connaissances autochtones et préserver la confidentialité des connaissances autochtones reçues, si cela lui est demandé et/ou si cela est exigé par la législation et les exigences.	Section 2.4 et annexe B
2.10.5	les informations visées aux conditions 2.5 pour chaque programme de suivi et toute mise à jour de ces informations effectuée conformément à la condition 2.6;	Section 2.5 et annexe A
2.10.6	un résumé des résultats des exigences du programme de suivi;	Ne s'applique pas à cette année de référence – les informations doivent être fournies à la section 2.5 et à l'annexe A dans les prochains rapports
2.10.7	Toute mesure d'atténuation modifiée ou supplémentaire mise en œuvre ou proposée par le promoteur, comme déterminé en vertu de la condition 2.8	Ne s'applique pas à cette année de référence – les informations doivent être fournies à la section 2.5 et à l'annexe A dans les prochains rapports
2.10.8	Pour toutes les conditions dont la mise en œuvre dépend spécifiquement, en tout ou en partie, de la faisabilité économique ou technique, et si le promoteur détermine qu'elle n'est pas réalisable d'un point de vue économique ou technique, le promoteur fournit une justification raisonnable de sa décision.	Ne s'applique pas à cette année de référence – les informations doivent être fournies à la section 2.6 et à l'annexe A dans les prochains futurs
2.10.9	les activités entreprises par le promoteur en lien avec sa participation aux initiatives régionales; et	Section 2.7 et annexe A
2.10.10	pour tout plan soumis à une condition énoncée dans la présente déclaration de décision, toute(s) mise(s) à jour du plan effectuée(s) au cours de l'année de référence.	Sans objet pour cette année de référence - des informations seront fournies à la section 2.8 et à

No de condition	Exigences en matière de rapports annuels	Section correspondante du rapport annuel
		l'annexe A dans les prochains rapports.
2.11	La première année de référence pour laquelle le promoteur doit préparer un rapport annuel conformément à la condition 2.10 commence le jour où le ministre de l'Environnement délivre la déclaration de décision au promoteur conformément au paragraphe 54 (1) de la <i>Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)</i> .	Ce rapport annuel
2.12	Le promoteur soumet à l'Agence le rapport annuel visé à la condition 2.10, y compris un résumé en langage clair dans les deux langues officielles, au plus tard le 31 mars suivant l'année de référence à laquelle le rapport annuel s'applique.	Sommaire
<b>Exigences en matière de rapports annuels</b>		
2.13	Le promoteur publiera sur Internet les rapports annuels et les résumés de la haute direction mentionnés aux conditions 2.10 et 2.12.	Ce rapport annuel
3.3.2	Quantifier et déclarer chaque année, dans le cadre du rapport annuel visé à la condition 2.10, les émissions annuelles de gaz à effet de serre résultant des activités de construction, des activités de transport ne contribuant pas directement à l'exploitation du terminal maritime et d'autres types d'émissions indirectes imputables au projet désigné, y compris la méthodologie, les hypothèses et toutes les données à l'appui. Le promoteur doit préciser si les données sur les émissions indirectes ne sont pas disponibles ou si des estimations ont été faites sur la base des informations disponibles.	Exigences en matière de rapports non applicables pour cette année de référence - Informations à fournir à l'annexe A dans les prochains rapports
8.3.3	À l'issue de l'évaluation initiale visée à la condition 8.3.2, un examen est effectué tous les trois ans afin d'identifier et d'évaluer toute technologie nouvelle et émergente de réduction du bruit sous-marin pour les activités d'accostage. Le promoteur effectue un examen jusqu'à ce qu'il ait déterminé, en consultation avec Transports Canada et Pêches et Océans Canada, qu'un examen n'est plus justifié. Les résultats de l'examen sont inclus dans le rapport annuel visé à la condition 2.10.	Exigences en matière de rapports non applicables pour cette année de référence - Informations à fournir à l'annexe A dans les prochains rapports
8.7	Le promoteur oblige par contrat l'exploitant du terminal à exiger que les porte-conteneurs faisant escale dans le projet désigné participent à l'initiative de ralentissement des navires du programme d'amélioration de l'habitat des cétacés et d'observation, ou à tout autre programme équivalent futur, afin de réduire les effets potentiels des porte-conteneurs faisant escale dans le projet désigné sur les espèces de cétacés. Dans le cadre du rapport annuel visé à la condition 2.10, le promoteur doit : 8.7.1 Demander et mettre à la disposition de l'Agence les niveaux de bruit sous-marin signalés liés aux conteneurs faisant appel au projet désigné et au Port de Vancouver mesurés et disponibles dans le cadre du programme d'amélioration de l'habitat et de l'observation des cétacés, ou de tout programme équivalent futur, tout au long de l'exploitation.	Exigences en matière de rapports non applicables pour cette année de référence - Informations à fournir à l'annexe A dans les prochains rapports

No de condition	Exigences en matière de rapports annuels	Section correspondante du rapport annuel
12.4	<p>Le promoteur doit élaborer, avant la construction et en consultation avec Transports Canada et les groupes autochtones (Roberts Bank) et les groupes autochtones (navigation maritime), un programme de suivi pour vérifier les prévisions de l'évaluation environnementale en ce qui concerne les changements dans le trafic des navires porte-conteneurs à la suite du projet désigné et les effets connexes sur l'utilisation actuelle des terres et des ressources à des fins traditionnelles par les groupes autochtones (Roberts Bank) et les groupes autochtones (navigation maritime). Le promoteur doit mettre en œuvre le programme de suivi pendant la construction et l'exploitation conformément aux conditions 2.5 à 2.9. Dans le cadre du programme de suivi, le promoteur doit :</p> <p>...</p> <p>12.4.2 rendre compte annuellement, dans le cadre du rapport annuel visé à la condition 2.10 et aux groupes autochtones (Roberts Bank) et aux groupes autochtones (navigation maritime), des paramètres visés à la condition 12.4.1, et ce, dès le début de la construction;</p>	<p>Aucune mesure applicable n'a été prise, les exigences en matière de rapports ne s'appliquent donc pas à cette année de référence - Les informations seront fournies à l'annexe A dans les prochains rapports.</p>
13.4	<p>Le promoteur doit élaborer, avant la construction et en consultation avec la Première Nation Tsawwassen et les Premières Nations Maa-nulth, un processus permettant à ces dernières de lui faire part de leurs préoccupations concernant tout effet environnemental négatif causé par la construction et l'exploitation du terminal maritime, de la jetée élargie et du bassin des remorqueurs agrandi, ainsi que par les activités accessoires de transport maritime sur leurs entreprises commerciales. Le promoteur doit mettre en œuvre le processus pendant la construction et les cinq premières années d'exploitation ou jusqu'à ce que le terminal maritime ait atteint sa pleine capacité. Dans le cadre de la mise en œuvre du processus, le promoteur doit :</p> <p>...</p> <p>13.4.4 fournir à l'Agence, dans le cadre du rapport annuel visé à la condition 2.10, toutes les préoccupations reçues au cours de l'année de référence et la façon dont le promoteur a répondu à toutes les préoccupations liées aux questions dont il a la charge et le contrôle, y compris toute mesure d'atténuation modifiée ou supplémentaire que le promoteur a mise en œuvre ou prévoit de mettre en œuvre, ou une justification de la raison pour laquelle aucune mesure d'atténuation modifiée ou supplémentaire n'est nécessaire pour répondre aux préoccupations reçues.</p>	<p>Aucune mesure applicable n'a été prise, les exigences en matière de rapports ne s'appliquent donc pas à cette année de référence - Les informations seront fournies à l'annexe A dans les prochains rapports.</p>
14.8	<p>Le promoteur doit élaborer, avant la construction et en consultation avec la Première Nation Tsawwassen, la Nation Musqueam et la Nation Tsleil-Waututh, des mesures propres à chaque nation pour remédier aux effets décrits dans le rapport de la commission fédérale d'examen, causés par la construction et l'exploitation du terminal maritime, l'élargissement de la jetée et l'agrandissement du bassin des remorqueurs sur le patrimoine culturel, y compris les pertes culturelles</p>	<p>Aucune mesure applicable n'a été prise, les exigences en matière de rapports ne s'appliquent donc pas à cette année de référence - Les informations seront fournies à l'annexe A dans les prochains rapports.</p>

No de condition	Exigences en matière de rapports annuels	Section correspondante du rapport annuel
	matérielles et immatérielles. Le promoteur doit inviter la Première Nation Tsawwassen, la Nation Musqueam et la Nation Tsleil-Waututh à codiriger l'élaboration des mesures propres à leur nation. Le promoteur doit mettre en œuvre les mesures au cours de toutes les phases du projet désigné et soumettre ces mesures à l'Agence avant de les mettre en œuvre, tout en veillant à la protection des informations confidentielles. Dans le cadre du rapport annuel visé à la condition 2.10, le promoteur rend compte de ses discussions avec la Première Nation Tsawwassen, la Nation Musqueam et la Nation Tsleil-Waututh, y compris le degré de satisfaction des groupes autochtones à l'égard de la mise en oeuvre des mesures. ...	
18.4	Le promoteur rend compte à l'Agence, dans le cadre du rapport annuel visé à la condition 2.10, ou plus fréquemment si l'Agence l'exige, des mesures prises par le promoteur à l'égard du comité de suivi environnemental et des résultats associés aux mesures prises par le promoteur.	Aucune mesure applicable n'a été prise, les exigences en matière de rapports ne s'appliquent donc pas à cette année de référence - Les informations seront fournies à l'annexe A dans les prochains rapports.

## 2. Activités entreprises pour se conformer à la condition 2.10

### 2.1. Résumé des activités entreprises (condition 2.10.1)

Cette section fournit un aperçu des activités entreprises pour se conformer aux conditions de l'année de référence. Des renseignements supplémentaires sont fournis à l'**annexe A** pour chaque condition.

L'administration portuaire s'est concentrée sur les activités clés suivantes au cours de l'année de référence :

- Communication avec les parties consultées au sujet des conditions fédérales définitives et des exigences et plans de consultation connexes
- Élaboration d'un rapport de faisabilité d'une brèche dans la jetée, soumis à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC), et consultation sur ce rapport.
- Élaboration de programmes de suivi, en mettant l'accent sur la surveillance de la conception de l'étude
- Travaux préliminaires sur le terrain pour soutenir l'élaboration de plans d'étude du programme de suivi
- Élaboration d'une ébauche de Le pour le plan de gestion environnementale de la construction (PGEC) et des sous-plans connexes
- Élaboration et consultation de plusieurs plans spécifiques et mesures d'atténuation concernant l'épaulard résident du Sud, le bruit sous-marin, le crabe dormeur et le poisson de mer.
- Avancement d'un manuel sur les biofilms et d'un projet de création du biofilm
- Études pilotes et essais technologiques pour soutenir l'élaboration de mesures d'atténuation spécifiques et de programmes de surveillance

- Consultation préliminaire et continue des Premières Nations et des intervenants, ainsi que des autorités fédérales, provinciales et municipales sur une variété de sujets liés aux thèmes ci-dessus.

Voir l'**annexe A** pour plus de détails sur les activités spécifiques entreprises par l'administration portuaire pour se conformer à chaque condition. Un résumé des principales conditions générales est fourni dans les sous-sections qui suivent.

## 2.2. Conformité à la condition 2.1 (condition 2.10.2)

La condition 2.1 stipule que l'administration portuaire « *veille à ce que les mesures qu'elle prend pour satisfaire aux conditions énoncées dans la présente déclaration de décision pendant toutes les phases du projet désigné soient examinées avec soin et précaution, favorisent le développement durable, s'appuient sur les meilleures informations et connaissances disponibles au moment où le promoteur prend ses mesures, y compris les politiques, les lignes directrices et les directives, ainsi que les connaissances des communautés et des populations autochtones, se fondent sur des méthodes et des modèles reconnus par les organismes de normalisation, soient mises en œuvre par des personnes qualifiées et fassent appel aux meilleures technologies disponibles techniquement et économiquement réalisables.* »

Les mesures prises par l'administration portuaire pour se conformer aux conditions énoncées dans la déclaration de décision ont été prises en considération de la manière décrite ci-dessus. L'administration portuaire a pour mission de réaliser les objectifs commerciaux du Canada au nom de tous les Canadiens, en veillant à ce que les marchandises transitent en toute sécurité par le port de Vancouver, tout en protégeant l'environnement et en tenant compte des communautés locales. L'administration portuaire dispose d'une politique environnementale et établit un rapport annuel sur le développement durable. Les principes du développement durable sont intégrés dans la conception du projet par l'évitement et la protection des habitats sensibles, par des mesures visant à atténuer les effets négatifs potentiels du projet et par des programmes de suivi exhaustifs. L'approche de gestion adaptative qui sera incorporée dans chaque PS garantira que les effets potentiels du projet sont gérés avec précaution.

Les activités entreprises pour respecter les conditions ont été fondées sur les meilleures informations et connaissances disponibles, y compris les lignes directrices, politiques et directives applicables, les connaissances des communautés et des Premières Nations, ainsi que les normes et méthodes reconnues par les organismes de normalisation. Cela comprend l'élaboration de plans, de mesures et de programmes de suivi.

L'administration portuaire continue de consulter les Premières Nations, les organismes gouvernementaux et les autorités compétentes, ainsi que les intervenants de la communauté. Des ajustements ont été apportés, le cas échéant, aux plans, aux mesures et à la conception des études de suivi sur la base des points de vue et des informations fournies. L'administration portuaire continuera à prendre en compte les points de vue et les informations dans le cadre de l'élaboration de plans, de mesures et de modèles d'études de surveillance.

Grâce à la consultation des Premières Nations, l'administration portuaire a reçu des connaissances autochtones. Lorsque des connaissances autochtones ont été fournies, elles ont été prises en compte dans l'élaboration des documents applicables (voir la section 2.4 et l'**annexe B**).

L'administration portuaire a retenu les services d'une équipe de personnes qualifiées pour élaborer des mesures d'atténuation et des plans de gestion, concevoir et mettre en œuvre les divers programmes de suivi et de surveillance, et entreprendre la conception détaillée du projet. Les programmes de terrain, les études et les conceptions techniques ont suivi et continueront à suivre les normes et pratiques acceptées et applicables, en utilisant des méthodes et des modèles reconnus. Cela conduira à la construction et à l'exploitation d'un terminal maritime, d'une jetée élargie et d'un bassin de remorqueurs agrandi qui répondront aux exigences techniques et assureront la sécurité des opérations tout en atténuant les effets négatifs potentiels sur l'environnement.

## 2.3. Consultation (condition 2.10.3)

L'administration portuaire a consulté les Premières Nations et les organismes gouvernementaux pendant une dizaine d'années avant la publication de la déclaration de décision, en prévision des conditions finales d'approbation. L'administration portuaire comprend que la période couverte par ce rapport s'étend du 20 avril au 31 décembre 2023 et, à ce titre, elle a rendu compte de la consultation entreprise au cours de cette année de référence.

L'**annexe A** indique où les activités de consultation ont été entreprises au cours de l'année de référence conformément à chaque condition. Ce rapport comprend également un résumé et un compte rendu complet des points de vue et des informations reçues par les parties consultées, lorsque l'administration portuaire a achevé son processus d'examen de ces contributions et a fourni une réponse par écrit. Ces informations sont fournies à l'**annexe B** pour les Premières Nations et à l'**annexe C** pour le gouvernement et les intervenants. **Les annexes B et C** comprennent les commentaires tels que reçus, ainsi que la réponse de l'administration portuaire démontrant comment les points de vue et les informations ont été prises en compte et intégrées dans le document applicable, ou une justification pour l'absence d'intégration des informations. L'administration portuaire reconnaît la sensibilité des informations fournies par les parties consultées. Par conséquent, le dossier complet des points de vue et des informations reçues des Premières Nations a été partagé avec l'AEIC et rédigé à partir de la version de l'**annexe B** rendue publique.

Pour les conditions où la consultation et le processus de l'administration portuaire pour examiner les commentaires sont toujours en cours, les points de vue et les renseignements fournis par consultation seront communiqués dans les années de déclaration futures. Vous trouverez ci-dessous un aperçu des activités de consultation de l'administration portuaire et des parties consultées au cours de l'année de référence.

### 2.3.1. Activités de consultation

Les activités de consultation entreprises au cours de l'année de référence comprenaient ce qui suit :

- **Réunions individuelles** – Discussions ciblées sur un sujet particulier avec pour objectif d'établir la portée et de solliciter des commentaires sur les aspects clés d'un sujet, ou de discuter des commentaires ou des questions que la partie consultée a sur le sujet. Des réunions individuelles avec les Premières Nations ont également permis de confirmer le calendrier, l'approche, les méthodes de notification et les durées d'examen, ainsi que les sujets d'intérêt pour la consultation, conformément à la condition 2.4.
- **Ateliers multinationaux** – Des ateliers virtuels réguliers ont eu lieu sur un sujet désigné (ou plusieurs sujets) pour discuter et obtenir des commentaires sur l'élaboration de plans et de mesures, ou des études pilotes planifiées ou en cours. Les ateliers multinationaux ont impliqué des groupes de Premières Nations tels que définis dans les conditions 1.22 à 1.24 (voir section 2.3.2 ci-dessous), ainsi que des représentants du gouvernement fédéral et/ou provincial, en fonction du sujet.
- **Forum consultatif autochtone** – Un Forum consultatif autochtone (FCA) de deux jours a eu lieu au cours de l'année de référence (septembre 2023). L'objectif du FCA était de se réunir et de solliciter l'apport de plusieurs Premières Nations (Roberts Bank), avec la participation de Pêches et Océans Canada (MPO), en personne sur des sujets prioritaires particuliers. Le FCA comprenait des présentations techniques et a animé des séances en petits groupes pour discuter de sujets sélectionnés en petits groupes.
- **Examens des documents** – L'administration portuaire a donné l'occasion d'examiner et de commenter les documents applicables aux parties consultées conformément à des conditions spécifiques. Les documents comprenaient des projets de rapports préliminaires d'études sur le terrain; le projet de rapport de faisabilité de la brèche; des projets de sections de plans et de conceptions de PS; des conceptions d'études pilotes; les termes de référence d'un comité de pilotage et un ensemble de grandes lignes pour le PGEC. Conformément à la condition 2.3, l'administration

portuaire a donné aux parties consultées un préavis de chaque occasion à venir de fournir des points de vue et des informations, et a demandé des commentaires dans un délai d'au moins 30 jours.

### 2.3.2. Parties consultées

Au cours de l'année de référence, l'administration portuaire a consulté les Premières Nations, les organismes fédéraux, provinciaux et municipaux, ainsi que les intervenants et les propriétaires fonciers conformément aux conditions finales incluses dans la déclaration de décision. Par souci de clarté, conformément aux préférences exprimées par les Premières Nations à l'administration portuaire, lorsque les conditions exigent que l'administration portuaire consulte les groupes autochtones (Roberts Bank), les groupes autochtones (fleuve Fraser) et les groupes autochtones (navigation maritime), respectivement, le présent rapport fait plutôt référence aux Premières Nations (Roberts Bank), aux Premières Nations (fleuve Fraser) et aux Premières Nations (navigation maritime).

L'administration portuaire a consulté les Premières Nations suivantes, telles qu'identifiées dans les conditions 1.22 à 1.24, au cours de l'année de référence :

- **Premières Nations (Roberts Bank)** - Première Nation Tsawwassen, Bande indienne Musqueam (Musqueam), Tribus Cowichan<sup>3</sup>, Première Nation Halalt, Ts'uubaa-asatx<sup>4</sup>, Première Nation Lyackson, Première Nation Malahat, Nations Maa-nulth (Première Nation Huu-ay-aht, Premières Nations Ka:'yu:k't'h'/Che : k'tles7et'h, Nation Toquaht, Tribu Uchucklesaht et Nation Yuułu?if?ath (Ucluelet)), Première Nation Pauquachin, Tribu Penelakut, Première Nation Semiahmoo, Première Nation Snuneymuxw.<sup>5</sup>, Première Nation Stz'uminus, Première Nation Tsartlip, Première Nation Tsawout, Première Nation Tseycum et Nation Tseil-Waututh.
- **Premières Nations (fleuve Fraser)** - S'ólh Téméxw Stewardship Alliance (Première Nation de Chawathil, Première Nation de Cheam, Première Nation de Kwaw-Kwaw-Apilt, Première Nation de Scowitz, Première Nation de Skawahlook, Première Nation de Skwah, Première Nation de Sumas, Première Nation de Yale, chacune en son nom propre, et Première Nation d'Aitchelitz, Shxwhá : y Village, première nation Skowkale, première nation Soowahlie, première Nation Squiala, première Nation Tzeachten et première Nation Yakweakwioose), la première Nation Kwantlen, la première Nation Leq'á:mél, la première Nation Matsqui, la première Nation Shxw'ow'hamel, la première Nation Popkum, et la première Nation Seabird Island.
- **Premières Nations (navigation maritime)** - Première Nation Scia'new (Beecher Bay), Première Nation Ditidaht, Première Nation Esquimalt, Première Nation Pacheedaht, Première Nation Songhees et Première Nation T'sou-ke.

L'administration portuaire a consulté les organismes gouvernementaux et les intervenants suivants au cours de l'année de référence :

- **Organismes gouvernementaux fédéraux** – Environnement et changement climatique Canada, Pêches et océans Canada, Santé Canada
- **Organismes gouvernementaux provinciaux** – Ministère de l'Environnement et de la Stratégie sur les changements climatiques de la Colombie-Britannique, ministère de la Santé de la Colombie-Britannique, ministère des Transports et de l'Infrastructure de la Colombie-Britannique.
- **Organismes gouvernementaux municipaux** – Metro Vancouver, ville de Delta, ville de Richmond
- **Intervenants** - British Columbia Railway Company, Global Container Terminals, Westshore Terminals, Blue Water Rail Services, Burlington Northern Santa Fe, Canadian National Railway, Canadian Pacific Kansas City Railway, Ocean Delta Towing, Toronto Terminals Railway

<sup>3</sup> Conformément au certificat provincial d'évaluation environnementale du projet (EAC no T23-01) et aux directives des tribus Cowichan, les « membres de la Nation Alliance Cowichan » ont été remplacés par « Tribus Cowichan ».

<sup>4</sup> Selon les directives de Ts'uubaa-asatx, « Nation » a été retiré de son nom.

<sup>5</sup> Conformément au certificat provincial d'évaluation environnementale du projet (EAC n° T23-01), qui inclut la Première Nation Snuneymuxw en tant que nation autochtone - Roberts Bank, et aux directives de l'AEIC, la Première Nation Snuneymuxw a été déplacée de la définition de la condition 1.24 Groupes autochtones (navigation maritime) à la condition 1.22 Groupes autochtones (Roberts Bank)..

## 2.4. Connaissances autochtones (condition 2.10.4)

Comme indiqué plus haut (section 2.2), l'administration portuaire a reçu des connaissances autochtones dans le cadre de la consultation, ainsi que des points de vue et des informations sur le sujet de la consultation. Ces informations ont été pris en compte et abordées dans l'élaboration des documents applicables, le cas échéant. Les connaissances autochtones sont fournies dans les tableaux des commentaires et des réponses de la version confidentielle de l'**annexe B** fournie à l'AEIC.

## 2.5. Programme de suivi (conditions 2.10.5, 2.10.6 et 10.2.7)

L'administration portuaire a entamé l'élaboration des PS suivants :

- Programme de suivi des effets de la qualité de l'air sur la santé humaine (condition 3.6)
- Programme de suivi de la nourricerie du crabe dormeur juvénile (condition 7.7)
- Programme de suivi de l'efficacité des mesures compensatoires pour l'habitat (condition 7.13)
- Programme de suivi du saumon juvénile (condition 7.14)
- Programme de suivi des effets liés au bruit sous-marin sur l'épaulard résident du Sud (condition 8.6)
- Programme de suivi de la salinité, du biofilm et du bécasseau d'Alaska (condition 10.4)
- Programme de suivi du grand héron (condition 10.15)
- Programme de suivi de l'efficacité des mesures d'atténuation sur l'effraie des clochers (condition 10.17)
- Programme de suivi des oiseaux plongeurs (condition 10.18)

L'administration portuaire entamera l'élaboration de ces programmes de suivi au cours des années à venir :

- Programme de suivi de l'efficacité des mesures d'atténuation des gaz à effet de serre (condition 3.3)
- Programme de suivi du bruit atmosphérique et des effets des vibrations sur la santé humaine (condition 4.3)
- Programme de suivi allégé (condition 5.2)
- Programme de suivi de l'érosion, des dépôts de sédiments et d'eutrophication (condition 6.11)
- Programme de suivi de l'efficacité de la greffe de la pennatule orange (condition 7.9)
- Programme de suivi de la végétation marine (condition 7.15)
- Programme de suivi des invertébrés marins et de la faune (condition 7.16)
- Programme de suivi du bar rayé et de la morue-lingue (condition 7.17)
- Programme de suivi de l'efficacité des mesures compensatoires sur les milieux humides (condition 9.4)
- Programme de suivi de la salinité, du biofilm et du bécasseau d'Alaska : reste de la construction (condition 10.5)
- Programme de suivi de l'efficacité du nichoir de l'effraie des clochers (condition 10.16)
- Programme de suivi de la lumière artificielle et de la population d'oiseaux côtiers (condition 10.19)
- Programme de suivi de l'habitat de l'hirondelle des granges (condition 10.20)
- Programme de suivi de l'utilisation actuelle de l'expédition maritime (condition 12.4)
- Programme de suivi de l'utilisation actuelle (condition 12.5)
- Programme de suivi de la santé des autochtones (qualité des aliments traditionnels marins) (condition 13.1)
- Programme de suivi de la santé des autochtones (sécurité alimentaire) (condition 13.2)
- Programme de suivi du patrimoine culturel (condition 14.9)

Comme indiqué ci-dessus, l'élaboration de certains programmes de suivi a été entreprise et aucun n'est à l'étape de mise en œuvre. Par conséquent, les exigences en matière de rapports liées à la mise en œuvre des programmes de suivi ne s'appliquent pas à ce rapport annuel. Les informations relatives aux programmes de suivi achevés ou mis à jour (condition 10.2.5), aux résultats de la mise en œuvre des programmes de suivi (condition 10.2.6) et à toute mesure d'atténuation supplémentaire ou modifiée mise en œuvre dans le cadre d'un programme de suivi (condition 10.2.7) feront l'objet d'un rapport au cours des années à venir.

## 2.6. Faisabilité technique et économique (condition 2.10.8)

Les conditions dans lesquelles un aspect de la mise en œuvre dépend de la faisabilité technique ou économique comprennent ce qui suit :

- Qualité de l'air et émissions de gaz à effet de serre (conditions 3.2, 3.4.1, 3.4.2, 3.4.4, 3.4.5)
- Bruit atmosphérique et vibrations (conditions 4.1, 4.4)
- Qualité de l'eau (condition 6.4)
- Brèche dans la jetée (conditions 7.1 et 7.2)
- Poisson et habitat du poisson (condition 7.10)
- Bruit sous-marin (conditions 8.1, 8.2, 8.3, 8.5)
- Mesures compensatoires pour les milieux humides (conditions 9.2 et 9.3)
- Avifaune (conditions 10.6 et 10.11)
- Utilisation actuelle des terres et des ressources à des fins traditionnelles (conditions 12.4)
- Entreprises commerciales (condition 13.4)
- Agriculture (condition 13.8)

Les activités entreprises pour se conformer à chaque condition sont décrites à l'**annexe A**.

Au cours de cette année de référence, la condition 7.1 a été remplie. Conformément à la condition 7.1, l'administration portuaire a étudié la faisabilité technique et économique d'une brèche dans la jetée pour permettre le passage du poisson, et a documenté l'analyse et les résultats dans un rapport de faisabilité de la brèche dans la jetée. Le rapport décrit si et dans quelles conditions une brèche dans la jetée serait techniquement et économiquement réalisable. L'enquête a permis de déterminer qu'il n'était pas possible pour l'administration portuaire de réaliser une brèche dans la jetée. En effet, l'administration portuaire n'a pas le droit d'obliger les tiers à accepter les conséquences financières des perturbations de leurs activités liées à la construction de la brèche dans la jetée. Pour qu'une brèche dans la jetée soit réalisable, il faudrait une initiative de collaboration axée sur les effets régionaux, menée par les gouvernements fédéral et/ou provincial avec les Premières Nations, et impliquant les organismes de réglementation, les intervenants et l'administration portuaire. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le rapport final sur la faisabilité de la brèche, soumis à l'AEIC le 20 octobre 2023.

Il n'y a pas d'autres conditions pour lesquelles l'administration portuaire a déterminé, au cours de l'année de référence, que la mise en œuvre serait techniquement et/ou économiquement irréalisable.

## 2.7. Initiatives régionales (condition 2.10.9)

Au cours de l'année de référence, l'administration portuaire n'a pas été invitée par une autorité compétente à participer à des initiatives régionales, conformément aux conditions. Toutefois, l'administration portuaire continue de participer activement à diverses initiatives régionales, notamment le plan de protection des océans, l'initiative sur les baleines et le plan d'intervention intégré du Grand Vancouver en cas d'incidents de pollution marine.

Les conditions relatives aux initiatives régionales comprennent :

- 8.10 Entente de conservation en vertu de la *Loi sur les espèces en péril* pour la récupération de l'épaulard résident du Sud.
- 8.11 Gestion et récupération de l'épaulard résident du Sud
- 8.12 Gestion du bruit sous-marin
- 8.13 Identification des chevauchements entre l'utilisation de l'habitat de l'épaulard résident du Sud et la navigation maritime dans la mer des Salish
- 12.6 Effets sur l'utilisation actuelle du transport maritime
- 13.3 Améliorer la compréhension de la qualité des coquillages à Roberts Bank
- 13.9 Prévention, surveillance et mesures compensatoires des effets du projet sur les terres de la réserve agricole adjacente
- 20.5 Élaboration de plans d'intervention intégrés pour les accidents liés au transport maritime

Les activités entreprises pour se conformer à chaque condition sont décrites à l'**annexe A**.

L'administration portuaire dirige le programme ECHO (Amélioration de l'observation et de l'habitat des cétacés), qui répond aux exigences des conditions 8.11 et 8.12, relatives à la gestion des impacts du bruit sous-marin sur les animaux sauvages de la mer du Nord. L'administration portuaire collabore avec divers partenaires et conseillers pour élaborer et mettre en œuvre des initiatives qui permettent de gérer

le bruit sous-marin (réduction quantifiable) dû au trafic des navires commerciaux. Les initiatives du programme ECHO au cours de l'année de référence comprenaient :

- Mise en œuvre du ralentissement volontaire des navires dans le détroit de Haro et le passage Boundary en 2023
- Mise en œuvre du déplacement latéral côtier volontaire dans le détroit de Juan De Fuca en 2023
- Mise en œuvre du ralentissement volontaire des navires des hauts fonds Swiftsure en 2023

Le ralentissement saisonnier et les activités de déplacement latéral font partie d'un ensemble d'actions régionales coordonnées et mises en œuvre dans le cadre du plan de protection des océans et de l'initiative pour les baleines, afin de soutenir la reconstitution de la population d'épaulards résidents du Sud.

En plus des mesures énumérées ci-dessus, au cours de l'année référence, l'administration portuaire, par l'entremise du programme ECHO, a continué à travailler en collaboration avec les parties pour mettre à jour l'*Accord de conservation de l'article 11* de la *Loi sur les espèces en péril* afin de soutenir le rétablissement de l'épaulard résident du Sud, ainsi que pour prolonger l'accord pour une durée supplémentaire de cinq ans. Cela est pertinent pour la condition 8.10.

L'administration portuaire est comprise dans le Plan d'intervention intégré du Grand Vancouver en cas d'incidents de pollution marine. Au cours de l'année de référence, l'administration portuaire a participé à cette initiative régionale, y compris à des activités visant à mettre à jour le plan actuel. Cette activité est liée à la condition 20.5.

## **2.8. Mises à jour des plans (condition 2.10.10)**

Les plans en vertu des conditions sont en cours d'élaboration. À ce titre, aucune mise à jour des plans publiés n'a été entreprise au cours de la période de référence.

## **3. Conclusion**

Les informations fournies dans ce rapport, y compris les annexes, ont été préparées conformément aux conditions 2.10, 2.11 et 2.12 de la déclaration de décision. L'administration portuaire a indiqué pour chaque condition si les activités visant à se conformer aux exigences ont été entamées ou réalisées, ou si aucune mesure applicable n'a été prise. Au cours de cette année de référence, la condition 2.11 et la condition 7.1 ont été remplies.

Ce rapport annuel sera soumis à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada au plus tard le 31 mars 2024 et sera publié sur le site Web du projet.

## **Annexe A**

**Activités entreprises pour se conformer à chaque condition au cours de l'année de référence**

## 1. Présentation

Le 20 avril 2023, le ministre fédéral de l'Environnement et du Changement climatique a publié une déclaration de décision concernant le projet du terminal 2 de Roberts Bank (le projet). La déclaration de décision comprend les conditions auxquelles l'administration portuaire doit se conformer.

L'**annexe A** décrit les activités entreprises entre le 20 avril 2023 et le 31 décembre 2023 (l'année visée), pour se conformer à chaque condition énoncée dans la déclaration de décision. L'annexe est organisée selon les conditions énoncées dans la déclaration de décision, avec un tableau correspondant à chaque section des conditions.

## 2. Conditions générales

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
2.1	<p>Le promoteur, durant toutes les phases du projet désigné, veille à ce que les mesures qu'il prend pour satisfaire aux conditions énoncées dans la présente déclaration de décision soient étudiées avec soin et prudence, contribuent à la durabilité, s'inspirent des meilleures informations et connaissances disponibles au moment où le promoteur prend des mesures, incluant les politiques, les lignes directrices et les directives et les connaissances des collectivités et les connaissances autochtones, soient fondées sur des méthodes et des modèles qui sont reconnus par des organismes de normalisation et soient mises en œuvre par des personnes qualifiées. Il veille également à appliquer les meilleures technologies réalisables sur le plan économique.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'administration portuaire a retenu les services d'une équipe de personnes qualifiées pour élaborer des mesures d'atténuation et des plans de gestion, concevoir et mettre en œuvre les divers programmes de suivi et de contrôle, et entreprendre la conception détaillée du projet. Le programme sur le terrain et la conception de l'étude, ainsi que la conception technique, suivent les normes et pratiques acceptées et applicables à l'aide de méthodes et de modèles reconnus. Cette approche mènera à la construction et à l'exploitation d'un terminal maritime, d'une chaussée élargie et d'un bassin de remorqueur élargi qui répond aux exigences techniques pour une utilisation sécuritaire tout en atténuant les effets environnementaux potentiels.</li> <li>• L'administration portuaire a entamé une consultation avant la publication de la déclaration de décision et continue de consulter les autorités, les Premières Nations et les parties prenantes pertinentes pour solliciter leurs commentaires, comme l'exigent les conditions applicables, et intégrera les renseignements et les connaissances obtenus par consultation, le cas échéant, dans les divers documents requis par les conditions.</li> <li>• Grâce à une consultation avec les Premières Nations, l'administration portuaire a reçu des connaissances autochtones sur certains des sujets de la consultation. Lorsque des connaissances autochtones ont été fournies, elles ont été et/ou sont considérées dans l'élaboration du document applicable, et attribuées à la nation qui les a fournies.</li> <li>• L'approche de gestion adaptative de l'administration portuaire contribuera à l'amélioration continue. De plus amples détails sont inclus dans ce rapport pour chaque condition, et dans la section 2.2. Les actions de l'administration portuaire pour remplir les conditions démontrent une approche prudente et préventive qui soutient le développement durable.</li> </ul>
2.2	<p>Le promoteur veille à ce que les mesures qu'il prend pour satisfaire aux conditions énoncées dans la présente déclaration de décision soient compatibles avec tout plan de gestion, programme de rétablissement et plan d'action applicable pour les espèces en péril inscrites qui est préparé ou établi en vertu de la <i>Loi sur les espèces en péril</i>.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des mesures d'atténuation seront élaborées en tenant compte de la stratégie de récupération et des plans d'action applicables pour les espèces énumérées en péril. Comme indiqué dans cette annexe, les plans et les mesures requis par les conditions sont en cours d'élaboration.</li> <li>• Plus particulièrement, les stratégies de reprise applicables ont été prises en compte dans l'élaboration initiale de mesures d'atténuation liées aux épaulards résidents du sud (SRKW), comme indiqué dans la présente annexe en ce qui concerne les conditions 8.1, 8.2, 8.5 et 8.10.</li> </ul>
2.3 2.3.1 à 2.3.4	<p>Lorsque la consultation est une exigence d'une condition énoncée dans la présente déclaration de décision, le promoteur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.3.1 - fournit un avis écrit de l'occasion pour les parties consultées de présenter leurs points de vue et des renseignements sur l'objet de la consultation dans un délai d'au moins 90 jours avant le début de l'activité ou des activités sur laquelle ou lesquelles porte la consultation;</li> <li>• 2.3.2 –fournit à chacune des parties consultées les renseignements qui sont disponibles et pertinents sur la portée et l'objet de la consultation ainsi qu'un délai raisonnable d'au minimum 30 jours, ou convenu avec les parties consultées, pour préparer leurs points de vue et renseignements;</li> <li>• 2.3.3 - tient compte, de façon impartiale, des points de vue et des renseignements présentés par les parties consultées quant à l'objet de la consultation;</li> <li>• 2.3.4 - informe en temps opportun les parties consultées de la façon dont il a intégré ou non à l'objet de la consultation les points de vue et les renseignements reçus et donne les raisons pour lesquelles ces derniers ont été intégrés ou non.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conformément à la condition 2.3.1, l'administration portuaire a fourni un avis écrit au moins 90 jours avant les occasions de consultation à venir aux parties consultées au cours de l'année visée.</li> <li>• Conformément à la condition 2.3.2, les documents contenant les renseignements disponibles et pertinents à la portée et à l'objet de la consultation ont été fournis par courriel ou logiciel de partage de fichiers (portail de consultation du site Web du projet), ce qui a rendu les renseignements disponibles continuellement pour chaque partie spécifique à chaque demande de consultation. Des documents ont été fournis pour des périodes d'examen d'au moins 30 jours. Dans certains cas, les parties consultées ont convenu d'un examen accéléré du matériel plus court.</li> <li>• Conformément à la condition 2.3.3, tous les points de vue et toutes les informations reçus des parties consultées au cours de l'année visée ont été ou sont considérés comme impartiaux par l'administration portuaire, y compris l'examen et la discussion avec les experts techniques pertinents.</li> <li>• Conformément à la condition 2.3.4, où la prise en compte des points de vue et des informations, et l'intégration, le cas échéant, dans les documents pertinents, ont été effectuées au cours de l'année de déclaration, l'administration portuaire a informé les parties par écrit de la façon dont les points de vue et les informations avaient été intégrés dans le sujet de la consultation. Lorsque les points de vue et l'information n'étaient pas intégrés, une justification a été fournie. <b>Les annexes B et C</b> de ce rapport annuel comprennent les tableaux de réponses aux commentaires qui démontrent cette considération et un avis écrit, le cas échéant.</li> <li>• Pour les conditions où la consultation et le processus de l'administration portuaire pour examiner les commentaires sont toujours en cours, les points de vue et les renseignements fournis par consultation seront communiqués dans les années de déclaration futures.</li> </ul>

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
2.4 2.4.1 à 2.4.2.5	<p>Lorsque la consultation avec les groupes autochtones (Roberts Bank), groupes autochtones (transport maritime) et/ou groupes autochtones (fleuve Fraser) est une exigence d'une condition énoncée dans la présente déclaration de décision, le promoteur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.4.1 - discute avec chaque groupe autochtone parmi les groupes autochtones (Roberts Bank), groupes autochtones (transport maritime) et/ou groupes autochtones (fleuve Fraser) séparément s'il souhaite être consulté sur le(s) condition(s) indiquée(s). Le promoteur revisite le(s) condition(s) indiquée(s) chaque année, ou à une fréquence convenue avec chaque groupe, avec chaque groupe autochtone parmi les groupes autochtones (Roberts Bank), groupes autochtones (transport maritime) et/ou groupes autochtones (fleuve Fraser) et mène uniquement les exigences de consultation visées à la condition 2.3 pour la ou les conditions d'intérêt pour chaque groupe;</li> <li>• 2.4.2 - communique avec chaque groupe autochtone parmi les groupes autochtones (Roberts Bank), groupes autochtones (transport maritime) et/ou groupes autochtones (fleuve Fraser) de la manière de satisfaire aux exigences en matière de consultation visées à la condition 2.3, incluant:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.4.2.1 - les méthodes de communication des avis;</li> <li>• 2.4.2.2 - le type de renseignements, les ressources et le délai de présentation des commentaires;</li> <li>• 2.4.2.3 - si la consultation doit avoir lieu séparément des autres parties consultées;</li> <li>• 2.4.2.4 - le processus relatif à la prise en compte de façon impartiale par le promoteur de tous les points de vue et renseignements présentés sur l'objet de la consultation;</li> <li>• 2.4.2.5 - le délai ainsi que le moyen utilisé pour informer les groupes autochtones identifiés à la condition 2.4.1 de la façon dont leurs points de vue et renseignements ont été pris en compte par le promoteur.</li> </ul> </li> </ul>	<p>L'administration portuaire a poursuivi un programme de consultation continu et de longue date au cours de l'année visée. L'administration portuaire a avisé par écrit toutes les Premières Nations des conditions où une consultation avec elles est requise et a demandé des commentaires pour déterminer les conditions qui intéressent chaque nation. Les exigences de la condition 2.4 ont été satisfaites, en ce qui concerne les sujets qui ont fait l'objet d'une consultation au cours de l'année visée, par des discussions et une correspondance écrite avec chaque groupe.</p>
2.5 2.5.1 à 2.5.6	<p>Lorsqu'un programme de suivi est une exigence d'une condition énoncée dans la présente déclaration de décision, le promoteur détermine dans le cadre de l'élaboration de chaque programme de suivi et en consultation avec les parties consultées dans le cadre de l'élaboration, les renseignements suivants, sauf s'ils figurent déjà dans la condition:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.5.1 - la méthode, l'emplacement, la fréquence, le moment et la durée des activités de surveillance associées au programme de suivi;</li> <li>• 2.5.2 - la portée, le contenu et la fréquence de production de rapports sur les résultats du programme de suivi;</li> <li>• 2.5.3 - la fréquence de mise à jour du programme de suivi;</li> <li>• 2.5.4 - les niveaux de changements environnementaux dus au projet désigné par rapport aux conditions de référence qui exigeraient que le promoteur mette en œuvre des mesures d'atténuation modifiées ou supplémentaires, y compris les circonstances où le promoteur pourrait être obligé de cesser les activités du projet désigné entraînant les changements environnementaux;</li> <li>• 2.5.5 - les mesures d'atténuation réalisables sur les plans technique et économique qui pourraient être mises en œuvre par le promoteur si les activités de surveillance effectuées dans le cadre du programme de suivi indiquent que les niveaux de changements environnementaux visés à la condition 2.5.4 ont été atteints ou dépassés, ainsi que les mesures suggérées par la ou les parties consultées qui ne peuvent être mises en œuvre et les raisons pour lesquelles elles ne peuvent l'être;</li> <li>• 2.5.6 - les objectifs finaux précis et mesurables qui doivent être atteints pour que le programme de suivi puisse cesser. Ces objectifs devraient indiquer que la justesse de l'évaluation environnementale a été vérifiée et/ou que les mesures d'atténuation sont efficaces.</li> </ul>	<p>L'élaboration des aspects de surveillance (condition 2.5.1) et des détails des rapports (condition 2.5.2) pour les programmes de suivi est en cours à divers degrés, comme indiqué dans l'<b>annexe A</b> pour chaque exigence du programme de suivi.</p> <p>Aucune mesure n'a été prise au cours de l'année visée en ce qui concerne les conditions 2.5.3, 2.5.4, 2.5.5 et 2.5.6. Les activités visant à se conformer à ces conditions seront entreprises dans les années visées futures.</p>
2.6	<p>Le promoteur maintient à jour les programmes de suivi, y compris les renseignements déterminés pour chaque programme de suivi conformément à la condition 2.5 pendant la mise en œuvre de chaque programme de suivi, au minimum à la fréquence déterminée conformément à la condition 2.5.3 et en consultation avec les parties consultées dans le cadre de l'élaboration de chaque programme de suivi.</p>	<p>Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.</p>

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
2.7	Le promoteur présente les programmes de suivi, y compris les renseignements déterminés pour chaque programme de suivi conformément à la condition 2.5, à l'Agence et aux parties consultées dans le cadre de l'élaboration de chaque programme de suivi, avant la mise en œuvre de chaque programme de suivi. Le promoteur présente à l'Agence et aux parties consultées dans le cadre de l'élaboration de chaque programme de suivi toute mise à jour subséquente dans les 30 jours suivant la mise à jour du programme de suivi, conformément à la condition 2.6.	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.
2.8 2.8.1 à 2.8.5	<p>Lorsqu'un programme de suivi est une exigence d'une condition énoncée dans la présente déclaration de décision, le promoteur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.8.1 - met en œuvre le programme de suivi conformément aux renseignements visés à la condition 2.5 et toute exigence précisée aux conditions particulières à chaque programme de suivi;</li> <li>• 2.8.2 - entreprend une surveillance et une analyse pour vérifier la justesse de l'évaluation environnementale relativement à cette condition et/ou pour juger l'efficacité des mesures d'atténuation;</li> <li>• 2.8.3 détermine si des mesures d'atténuation modifiées ou supplémentaires sont nécessaires, en se fondant sur la surveillance et l'analyse réalisées conformément à la condition 2.8.2;</li> <li>• 2.8.4 - si des mesures d'atténuation modifiées ou supplémentaires sont nécessaires conformément à la condition 2.8.3, élabore et met en œuvre ces mesures réalisables sur le plan technique et économique dès que possible et les surveille conformément à la condition 2.8.2. Le promoteur avise l'Agence, dans les 24 heures, de toute mesure d'atténuation modifiée ou supplémentaire mise en œuvre. Si le promoteur met en œuvre toute mesure d'atténuation supplémentaire ou modifiée n'ayant pas d'abord été présentée à l'Agence, le promoteur fournit à l'Agence une description détaillée de cette mesure dans les 7 jours suivant sa mise en œuvre;</li> <li>• 2.8.5 - fait rapport à l'Agence des résultats du programme de suivi, notamment toutes les données recueillies, les analyses et les rapports de surveillance, au plus tard le 31 mars suivant l'année de déclaration pendant laquelle le programme de suivi est mis en œuvre et, conformément aux renseignements visés à la condition 2.5.2., aux parties consultées pendant l'élaboration du programme de suivi.</li> </ul>	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.
2.9	Lorsque la consultation des groupes autochtones (Roberts Bank), groupes autochtones (transport maritime) et groupes autochtones (fleuve Fraser) est une exigence d'un programme de suivi, le promoteur discute du programme de suivi avec chaque groupe et détermine, en consultation avec chaque groupe autochtone, des occasions de participer à la mise en œuvre du programme de suivi, y compris la surveillance, l'analyse et la production de rapports sur les résultats du programme de suivi, et si des mesures d'atténuation modifiées ou supplémentaires sont requises, conformément à la condition 2.8.	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.
2.10 2.10.1 à 2.10.10	<p>Le promoteur prépare un rapport annuel qui décrit, pour chaque année de déclaration:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.10.1 les activités mises en œuvre par le promoteur pour satisfaire à chacune des conditions énoncées dans la présente déclaration de décision;</li> <li>• 2.10.2 - la façon dont le promoteur a satisfait à la condition 2.1;</li> <li>• 2.10.3 - pour des conditions définies dans la présente déclaration de décision pour lesquelles une consultation est une exigence, un résumé et un compte rendu complet des points de vue et des renseignements reçus au cours ou du fait de la consultation et la façon dont le promoteur a pris en compte ces points de vue et renseignements, ainsi que toute question en suspens et si les questions en suspens empêchent le respect de toute condition;</li> <li>• 2.10.4 - les connaissances autochtones que le promoteur a reçues et la façon dont elles ont été prises en compte dans l'élaboration et la mise en œuvre des conditions énoncées dans la présente déclaration de décision. Le promoteur respecte les protocoles relatifs aux connaissances autochtones et assure la confidentialité de toute connaissance autochtone reçue, sur demande et/ou si les exigences juridiques et réglementaires l'exigent;</li> <li>• 2.10.5 - les renseignements pour chaque programme de suivi conformément aux condition 2.5 et toute</li> </ul>	L'administration portuaire a préparé un rapport annuel pour 2023 qui fournit toutes les informations spécifiées et l'a soumis à l'AEIC le 31 mars 2024. Ce rapport a été fourni conformément à la condition 2.10 pour décrire les activités entreprises pour se conformer à chacune des conditions énoncées dans la déclaration de décision.

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
	mise à jour de ces informations effectuée conformément à la condition 2.6; <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.10.6 - un résumé des résultats des exigences du programme de suivi;</li> <li>• 2.10.7 - toute mesure d'atténuation modifiée ou supplémentaire, mise en œuvre ou proposée par le promoteur, conformément à la condition 2.8;</li> <li>• 2.10.8 - pour toute condition pour laquelle la mise en œuvre est spécifiquement énoncée comme dépendant entièrement ou en partie de la faisabilité économique ou technique, et lorsque le promoteur détermine que cette mise en œuvre n'est pas réalisable du point de vue économique ou technique, le promoteur fournit une justification raisonnable de cette détermination;</li> <li>• 2.10.9 - les activités entreprises par le promoteur relativement à sa participation à des initiatives régionales;</li> <li>• 2.10.10 - dans le cas des conditions énoncées dans la présente déclaration de décision qui exigent un plan, toute mise à jour faite au plan au cours de l'année de déclaration.</li> </ul>	
2.11	La première année de déclaration pour laquelle le promoteur produit un rapport annuel conformément à la condition 2.10 commence le jour où le ministre de l'Environnement remet la déclaration de décision au promoteur conformément au paragraphe 54(1) de la <i>Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)</i> .	Ce rapport comprend des renseignements pour l'année visée, du 20 avril 2023 au 31 décembre 2023.
2.12	Le promoteur présente à l'Agence le rapport annuel visé à la condition 2.10, y compris un résumé en langage simple du rapport dans les deux langues officielles, au plus tard le 31 mars suivant l'année de déclaration sur laquelle porte le rapport.	Ce rapport, y compris un résumé exécutif en langage simple dans les deux langues officielles, a été soumis à l'AEIC le 31 mars 2024.
2.13	Le promoteur publie sur Internet les rapports annuels et les résumés visés aux conditions 2.10 et 2.12, le plan de réduction des gaz à effet de serre et les résultats de la surveillance visés aux conditions 3.2 et 3.3, les résultats du programme de suivi du biofilm visé à la condition 10.14, les rapports d'accidents et de défaillances visés aux conditions 19.6.3 et 19.6.4, les plans de communication relatifs aux accidents et défaillances visés à la condition 19.7, les horaires visés aux conditions 20.1 et 20.2, et toute mise à jour ou modification des documents susmentionnés, après la présentation de ces documents aux parties visées aux conditions respectives. Le promoteur conserve ces documents et les rend accessibles au public pendant une période de 15 ans suivant leur publication. Le promoteur informe l'Agence et les groupes autochtones (Roberts Bank), groupes autochtones (transport maritime) et groupes autochtones (fleuve Fraser) de la disponibilité de ces documents dans les deux jours ouvrables suivant leur publication.	Conformément à la condition 2.13 : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le rapport annuel 2023 et le résumé exécutif (dans les deux langues officielles) seront publiés sur Internet après la soumission de ce rapport annuel à l'AEIC.</li> <li>• Le plan de réduction des gaz à effet de serre (3.2) et le programme de suivi (3.3), le programme de suivi du biofilm (10.4), le plan d'accidents et de défaillances (20.6.3 et 10.6.4) et le plan de communication sur les accidents et défaillances (20.7) sont en cours d'élaboration et ne seront donc pas publiés sur Internet tant qu'ils ne seront pas terminés.</li> <li>• Les annexes mentionnées aux conditions 21.1 et 21.1 seront élaborées avant la construction et l'exploitation, et ne seront donc pas publiées sur Internet avant cette date.</li> </ul>
2.14	Lorsque l'élaboration d'un plan est une exigence d'une condition énoncée dans la présente déclaration de décision, le promoteur présente le plan à l'Agence avant le début de l'activité ou des activités sur lesquelles porte le plan, sauf disposition contraire incluse dans la condition.	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.
2.15	Le promoteur avise l'Agence et les groupes autochtones (Roberts Bank), groupes autochtones (transport maritime) et groupes autochtones (fleuve Fraser), par écrit, au plus tard 30 jours après le jour où a lieu un transfert de propriété, de contrôle du projet désigné, en tout ou en partie.	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
2.16 2.16.1 à 2.16.3	<p>Si le promoteur propose de réaliser le projet désigné d'une autre façon que celle décrite à la condition 1.44, le promoteur en avise l'Agence par écrit avant de réaliser les activités proposées. Dans le cadre de cet avis, le promoteur fournit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.16.1 - une description des modifications proposées au projet désigné ainsi que des effets environnementaux pouvant découler des changements proposés;</li> <li>• 2.16.2 - toute mesure modifiée ou supplémentaire visant à atténuer tout effet environnemental pouvant découler des changements proposés et toute exigence de suivi modifiée ou supplémentaire;</li> <li>• 2.16.3 - une explication de la façon dont les effets environnementaux pouvant découler des changements proposés peuvent différer des effets environnementaux du projet désigné identifiés lors de l'évaluation environnementale, en tenant compte de toute mesure d'atténuation modifiée ou supplémentaire visée à la condition 2.16.2.</li> </ul>	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.
2.17	<p>Le promoteur présente à l'Agence tout renseignement supplémentaire qu'elle demande quant aux changements proposés visés à la condition 2.16; ce qui peut inclure les résultats des consultations avec un ou plusieurs groupe(s) autochtone(s) identifié(s) aux conditions 1.18, 1.19 et 1.20 et les autorités compétentes sur les changements proposés et les effets environnementaux visés à la condition 2.16.1 ainsi que sur les mesures d'atténuation modifiées ou supplémentaires et exigences de suivi visées à la condition 2.16.2.</p>	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.

### 3. Qualité de l'air et émissions de gaz à effet de serre

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
3.1	Le promoteur fournit et maintient, pendant l'exploitation, des raccordements d'alimentation électrique de sorte que tous les navires porte-conteneurs équipés pour se brancher à une alimentation électrique terrestre lors du mouillage au terminal maritime puissent le faire, afin de réduire le recours aux moteurs diesel auxiliaires	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.
3.2 3.2.1 à 3.2.6	<p>Le promoteur élabore, en consultation avec les groupes autochtones (Roberts Bank), Environnement et Changement climatique Canada, le ministre de l'Environnement et de la Stratégie sur les changements climatiques de la Colombie-Britannique et Metro Vancouver, des plans de gestion des gaz à effet de serre relatifs à la construction et à l'exploitation du terminal maritime, de la jetée élargie et du bassin étendu des remorqueurs, afin d'améliorer l'efficacité énergétique et de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Le promoteur élabore chaque plan avant la phase pertinente du projet désigné et met chaque plan en œuvre tout au long de la phase pertinente du projet désigné. Le promoteur tient compte des stratégies fédérales, provinciales et régionales de réduction des gaz à effet de serre applicables lors de l'élaboration et de la mise en œuvre du plan. Dans le cadre de chaque plan, le promoteur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.2.1 - identifie les sources d'émissions directes et indirectes de gaz à effet de serre applicables à chaque phase du projet désigné concernée par le plan de gestion des gaz à effet de serre;</li> <li>• 3.2.2 - identifie les technologies disponibles commercialement et les pratiques qui ont le potentiel de réduire les émissions de gaz à effet de serre de chaque phase du projet désigné concernée par le plan de gestion des gaz à effet de serre, y compris les technologies et pratiques émergentes à un stade de développement technologique suffisamment avancé pour devenir techniquement et économiquement réalisables pendant la durée de vie du projet désigné;</li> <li>• 3.2.3 - détermine comment chaque technologie ou pratique techniquement et économiquement réalisable identifiée conformément à la condition 3.2.2 sera mise en œuvre par le promoteur au cours de chaque phase du projet désigné, y compris la considération du moment où tout équipement associé au projet désigné qui contribue à l'émission de gaz à effet de serre devra être remplacé par des équipements à plus faible intensité de gaz à effet de serre;</li> <li>• 3.2.4 - passe en revue les programmes existants, volontaires et liés à un incitatif, de réduction des gaz à effet de serre du promoteur, comme présenté au tableau 7-3 du rapport de la commission d'examen fédérale, indique si, pour chaque plan, les programmes existants pourraient être améliorés pour inclure des mesures obligatoires, et applique toute mesure obligatoire applicable au projet désigné;</li> <li>• 3.2.5 - établit des cibles de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour des intervalles précis qui visent à réduire les émissions globales et qui tiennent compte de la façon dont le promoteur entend mettre en œuvre les technologies et pratiques de la manière visée à la condition 3.2.2 et tout programme de réduction des gaz à effet de serre visé à la condition 3.2.4;</li> </ul> <p>3.2.6 – passe en revue le plan opérationnel de gestion des gaz à effet de serre à tous les cinq ans à compter du début de l'exploitation du terminal maritime, de la jetée élargie et du bassin étendu des remorqueurs. Le promoteur tient compte des résultats du programme de suivi visé à la condition 3.3 lors de la révision et, le cas échéant, de la mise à jour du plan. Si le promoteur met à jour le plan, le promoteur soumet tout plan mis à jour à l'Agence et à Environnement et Changement climatique Canada dans les 30 jours suivant la révision du plan. Dans le cadre de cette revue du plan, le promoteur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.2.6.1 – passe en revue les technologies et pratiques visées à la condition 3.2.2 et met à jour le plan s'il identifie d'autres technologies et pratiques émergentes qui sont à un stade de développement technologique suffisamment avancé pour devenir techniquement et économiquement réalisables pendant la durée de vie du projet désigné;</li> <li>• 3.2.6.2 – passe en revue les programmes de réduction des gaz à effet de serre visés à la condition 3.2.4 pour toute amélioration supplémentaire;</li> </ul>	<p><b>Développement</b> – L'administration portuaire a entrepris l'élaboration d'un plan de gestion des gaz à effet de serre (GES) de la phase de construction, un sous-plan du plan de gestion environnementale de la construction (PGE). Le plan de gestion des GES abordera les exigences en matière d'information spécifiées dans cette condition.</p> <p><b>Consultation avec les Premières Nations</b> – L'administration portuaire a amorcé une consultation sur l'élaboration du plan de gestion des GES.</p> <p><b>Consultation avec les organismes gouvernementaux</b> – Aucune mesure applicable n'a été prise au cours de l'année visée.</p> <p>Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.</p>

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.2.6.3 – détermine si les cibles de réduction visées à la condition 3.2.5 doivent être révisées à la lumière des informations visées à la condition 3.2.6.1 et, si nécessaire, révisé les cibles.</li> </ul>	
<p>3.3</p> <p>3.3.1 à 3.3.3</p>	<p>Avant la construction, le promoteur élabore et met en œuvre à toutes les phases du projet désigné un programme de suivi afin de juger de l'efficacité des mesures d'atténuation relatives aux émissions de gaz à effet de serre. Le promoteur élabore et met en œuvre le programme de suivi en consultation avec les groupes autochtones (Roberts Bank), Environnement et Changement climatique Canada, le ministre de l'Environnement et de la Stratégie sur les changements climatiques de la Colombie-Britannique et Metro Vancouver, et conformément aux conditions 2.5 à 2.9. Dans le cadre de la mise en œuvre du programme de suivi, le promoteur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>3.3.1 – pendant l'exploitation et dans le cadre du rapport annuel visé à la condition 2.10, quantifie les émissions de gaz à effet de serre annuelles dues à l'exploitation du terminal maritime, de la jetée élargie et du bassin étendu des remorqueurs, y compris la méthodologie, les hypothèses et toutes les données justificatives;</li> <li>3.3.2 – pendant l'exploitation et dans le cadre du rapport annuel visé à la condition 2.10, quantifie les émissions de gaz à effet de serre annuelles découlant des activités de construction, des activités de transport ne soutenant pas directement l'exploitation du terminal maritime et d'autres types d'émissions indirectes attribuables au projet désigné, y compris la méthodologie, les hypothèses et toutes les données justificatives. Le promoteur précise si les estimations ont été calculées en fonction des renseignements disponibles ou si des données relatives aux émissions indirectes ne sont pas disponibles;</li> <li>3.3.3 – utilise des méthodes décrites dans les Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada, et leurs mises à jour ou, lorsque les méthodes relatives aux sources d'émission ne sont pas précisées pour une activité donnée, des méthodes conformes aux Lignes directrices du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre afin de quantifier les émissions conformément aux conditions 3.3.1 et 3.3.2. Le promoteur justifie la méthodologie utilisée pour quantifier les émissions de toute activité non spécifiée dans les Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada.</li> </ul>	<p>Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.</p>
<p>3.4</p> <p>3.4.1 à 3.4.1.4</p>	<p>Avant le début des activités pertinentes et en consultation avec Environnement et Changement climatique Canada, le ministre de l'Environnement et de la Stratégie sur les changements climatiques de la Colombie-Britannique, la Ville de Delta, Metro Vancouver et les groupes autochtones (Roberts Bank), le promoteur élabore des mesures d'atténuation des effets environnementaux négatifs dus aux émissions atmosphériques rejetées par la construction et l'exploitation du terminal maritime, de la jetée élargie et du bassin étendu des remorqueurs au cours de chaque phase du projet désigné. Le promoteur met en œuvre ces mesures tout au long des phases pertinentes du projet désigné. Dans le cadre de ces mesures, le promoteur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>3.4.1 – atténue les émissions de poussière attribuables à la construction du terminal maritime, de la jetée élargie et du bassin étendu des remorqueurs, tout en réduisant au minimum l'utilisation d'eau douce là où il est réalisable de le faire sur les plans technique et économique, notamment en:             <ul style="list-style-type: none"> <li>3.4.1.1 – balayant régulièrement toute surface revêtue au sein de la zone du projet désigné;</li> <li>3.4.1.2 – installant et utilisant une brosse de roue;</li> <li>3.4.1.3 – pulvérisant régulièrement de l'eau sur toute surface non revêtue et sur les piles de stockage exposées, au sein de la zone d'entreposage ouverte située dans la zone du projet désigné;</li> <li>3.4.1.4 – stabilisant tout terrain de terrassement exposé dès que possible;</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>Développement</b> – Des mesures visant à atténuer les effets environnementaux néfastes causés par les émissions atmosphériques liées au projet seront incluses dans les plans de gestion des émissions atmosphériques pour la construction et l'exploitation. L'administration portuaire a entrepris l'élaboration d'un plan de gestion des émissions atmosphériques pour la construction, un sous-plan du PGEC. Le plan de gestion des émissions atmosphériques abordera les exigences en matière d'information spécifiées dans cette condition.</p> <p><b>Consultation avec les Premières Nations</b> – L'administration portuaire a entamé une consultation sur l'élaboration des grandes lignes du plan de gestion des émissions atmosphériques. La consultation a été entamée avant l'émission de la déclaration de décision et s'est poursuivie au cours de l'année visée.</p> <p><b>Consultation avec les organismes gouvernementaux</b> – Aucune mesure applicable n'a été prise au cours de l'année visée.</p>

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
3.4.2 – 3.4.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.4.2 - encourage les entrepreneurs tiers à utiliser des équipements hors route mobiles ou stationnaires sans émissions pour toute activité concrète entreprise en lien avec la construction et l'exploitation du terminal maritime, de la jetée élargie et du bassin étendu des remorqueurs ou, si l'équipement sans émissions n'est pas disponible ou que son utilisation n'est pas réalisable pour des raisons techniques ou économiques, en fournissant une justification de cette détermination et en exigeant des entrepreneurs tiers qu'ils utilisent un équipement quit:</li> <li>• 3.4.2.1 - fonctionne au diesel ou au carburant diesel à faible teneur en carbone conformément aux normes d'émission du groupe 4, si cela est réalisable sur les plans technique et économique, ou, au minimum aux normes d'émission du groupe 3, et qui est équipé de filtres à particules diesel et dont les moteurs et les filtres sont vérifiés et entretenus conformément aux directives d'entretien du constructeur;</li> <li>• 3.4.2.2 - utilise un carburant à faible teneur en carbone, notamment du gaz naturel, du propane ou de l'hydrogène, tout en respectant les normes d'émission du groupe 4, si cela est réalisable sur les plans technique et économique ou, au minimum, les normes d'émission du groupe 3, et qui est entretenu conformément aux directives d'entretien du constructeur;</li> <li>• 3.4.3 - s'assure que les technologies de contrôle des émissions ne sont pas retirées de l'équipement diesel, sauf si leur retrait est nécessaire pour des activités de réparation et d'entretien, suivant lesquelles les technologies de contrôle des émissions sont réinstallées avant de reprendre le travail;</li> <li>• 3.4.4 - exige, dès le début des activités, que l'équipement de manutention du fret sur place nécessaire à l'exploitation du terminal maritime soit sans émissions grâce au recours à des technologies électriques, à piles à combustible à l'hydrogène ou autres, à l'exception de l'équipement de transport horizontal. Le promoteur utilise un équipement de transport horizontal à faibles émissions, jusqu'à ce qu'il devienne techniquement et économiquement réalisable de faire la transition de la flotte d'équipement de transport horizontal sélectionnés.</li> </ul>	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.
3.5	Le promoteur élabore, avant la construction, et met en œuvre, pendant toutes les phases du projet désigné, une politique interdisant le fonctionnement des moteurs au ralenti pour tout l'équipement mobile et les véhicules dans la zone du projet désigné. Le promoteur exige que toutes les personnes respectent cette politique, à moins de contraintes techniques ou de contraintes liées à la santé ou la sécurité. Le promoteur présente la politique à l'Agence avant la construction.	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
<p>3.6 3.6.1 à 3.6.7</p>	<p>Le promoteur élabore, avant chaque phase du projet désigné et en consultation avec Environnement et Changement climatique Canada, Santé Canada, le ministre de l'Environnement et de la Stratégie sur les changements climatiques de la Colombie-Britannique, le ministre de la Santé de la Colombie-Britannique, la Ville de Delta, Metro Vancouver et les groupes autochtones (Roberts Bank), et à la satisfaction d'un professionnel qualifié, un programme de suivi tel que le décrit le tableau C21 de l'annexe G du rapport de la commission d'examen fédérale, afin de vérifier la justesse de l'évaluation environnementale et de juger de l'efficacité des mesures d'atténuation relatives aux changements négatifs de la qualité de l'air attribuables à la construction et à l'exploitation du terminal maritime, de la jetée élargie et du bassin étendu des remorqueurs ainsi qu'aux effets environnementaux associés sur la santé humaine. Le promoteur met en œuvre le programme de suivi conformément aux conditions 2.5 à 2.9. Dans le cadre du programme de suivi, le promoteur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.6.1 - détermine, pour chaque phase du projet désigné, les polluants atmosphériques principaux et les polluants organiques à l'état de trace à surveiller et sur lesquels produire des rapports, notamment NO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub>, SO<sub>2</sub>, matière particulaire totale, MP<sub>10</sub> et MP<sub>2.5</sub>, l'équipement à utiliser pour obtenir les concentrations de la qualité de l'air et des données météorologiques, la fréquence de l'analyse des données et les exigences en matière de rapport, ainsi que les seuils en matière de santé humaine à utiliser aux fins de la condition 3.6.5;</li> <li>• 3.6.2 - effectue, au cours de la construction, les inventaires des émissions de polluants identifiés pour la phase de construction conformément à la condition 3.6.1 au sein du complexe portuaire Roberts Bank, notamment les émissions du terminal Deltaport et des terminaux Westshore, ainsi que du terminal Tsawwassen de BC Ferries, dans la mesure où de tels renseignements sont à la disposition du promoteur;</li> <li>• 3.6.3 - surveille, au cours de la construction, les polluants relevés pour la phase de construction conformément à la condition 3.6.1 aux postes de surveillance de la qualité de l'air existants exploités par Metro Vancouver et à des postes supplémentaires de surveillance de la qualité de l'air se trouvant à des emplacements potentiellement touchés par la construction du terminal maritime, de la jetée élargie et du bassin étendu des remorqueurs, comme cela a été déterminé en consultation avec les parties participant à l'élaboration du programme de suivi;</li> <li>• 3.6.4 - surveille, au cours de l'exploitation, les polluants relevés pour la phase d'exploitation conformément à la condition 3.6.1 aux postes de surveillance de la qualité de l'air existants exploités par Metro Vancouver et à des postes supplémentaires de surveillance de la qualité de l'air se trouvant à des emplacements potentiellement touchés par l'exploitation du terminal maritime, de la jetée élargie et du bassin étendu des remorqueurs, comme cela a été déterminé en consultation avec les parties participant à l'élaboration du programme de suivi;</li> <li>• 3.6.5 - si les résultats de la surveillance visée à la condition 3.6.3 ou 3.6.4 démontrent tout dépassement du critère de qualité de l'air le plus strict établi dans les Normes canadiennes de qualité de l'air ambiant ou dans les Objectifs de la Colombie-Britannique en matière de qualité de l'air quant aux seuils relatifs à la santé humaine, avise Metro Vancouver et détermine, en consultation avec les parties participant à l'élaboration du programme de suivi, la source de ce dépassement;</li> <li>• 3.6.6 - pour tout dépassement relevé conformément à la condition 3.6.5 attribuable à la construction et à l'exploitation du terminal maritime, de la jetée élargie et du bassin étendu des remorqueurs, élabore et met en œuvre des mesures modifiées et supplémentaires d'atténuation des émissions nuisant à la qualité de l'air, qui peuvent inclure la réduction ou la cessation d'une ou de plusieurs activités de construction;</li> <li>• 3.6.7 - fait régulièrement part des résultats du programme de suivi aux parties participant à l'élaboration du programme de suivi, notamment dans le cadre de réunions et de transmission de résumés mensuels des concentrations mesurées de la qualité de l'air ambiant.</li> </ul>	<p><b>Développement</b> – L'administration portuaire a commencé à élaborer le programme de suivi des effets de la qualité de l'air sur la santé humaine (PS), y compris le cadrage initial d'une station supplémentaire de surveillance de la qualité de l'air sur les terres de la Première Nation de Tsawwassen.</p> <p><b>Consultation avec les Premières Nations</b> – L'administration portuaire a entamé une consultation sur l'élaboration du PS des effets de la qualité de l'air sur la santé humaine. La consultation a été entamée avant l'émission de la déclaration de décision et s'est poursuivie au cours de l'année de référence. Plus précisément, conformément aux conditions 3.6.1, 3.6.3 et 3.6.4, en consultation, l'administration portuaire a identifié les contaminants proposés à surveiller et a identifié l'emplacement proposé d'une station de surveillance permanente supplémentaire de la qualité de l'air sur les terres de la Première Nation Tsawwassen. Les tableaux de réponse aux commentaires relatifs à la consultation avec les Premières Nations sur cette condition sont fournis à l'<b>annexe B</b>.</p> <p><b>Consultation avec les organismes gouvernementaux</b> – L'administration portuaire a entamé une consultation avec des organismes gouvernementaux sur l'élaboration du PS sur les effets de la qualité de l'air sur la santé humaine. La consultation a été entamée avant l'émission de la déclaration de décision et se poursuit. Les tableaux de réponses aux commentaires relatifs à la consultation avec le gouvernement sur cette condition sont fournis à l'<b>annexe C</b>.</p>

#### 4. Bruit atmosphérique et vibrations

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
4.1 4.1.1 à 4.1.5	<p>Le promoteur, avant la phase pertinente du projet désigné et en consultation avec les groupes autochtones (Roberts Bank), Environnement et Changement climatique Canada, Santé Canada et la Ville de Delta, élabore des mesures réalisables sur les plans technique et économique visant à atténuer les effets environnementaux atmosphériques du bruit et des vibrations qu'émettent la construction et l'exploitation du terminal maritime, de la jetée élargie et du bassin étendu des remorqueurs. Le promoteur met en œuvre ces mesures au cours des phases pertinentes du projet désigné. Dans le cadre de ces mesures, le promoteur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4.1.1 - utilise des procédures de démarrage progressif pour augmenter progressivement les niveaux sonores émis par les engins de chantier avant de les utiliser à leur pleine puissance opérationnelle;</li> <li>• 4.1.2 - utilise des alarmes sur l'équipement mobile ou opérationnel émettant des niveaux sonores adaptables aux niveaux sonores ambiants environnants, conformément aux exigences en matière de sécurité;</li> <li>• 4.1.3 - exige des employés et des entrepreneurs qui sont responsable de ou participent à des activités générant du bruit dans la zone du projet désigné qu'ils suivent une formation relative aux pratiques exemplaires de réduction du bruit liées à ces activités;</li> <li>• 4.1.4 - utilise et entretient des technologies d'atténuation du bruit atmosphérique sur tous les véhicules et l'équipement utilisés par le promoteur aux fins de construction ou d'exploitation du projet désigné dans la zone du projet désigné et les maintient en bon état de fonctionnement, notamment par la mise en œuvre d'un programme régulier d'inspection;</li> <li>• 4.1.5 - installe et entretient, à la satisfaction d'un professionnel qualifié, des ouvrages antibruit autour de composantes et activités atmosphériques émettant du bruit pour atténuer le bruit qui pourrait entraîner des blessures ou des changements de comportement chez les espèces fauniques.</li> </ul>	<p><b>Développement</b> – Des mesures visant à atténuer les effets environnementaux nuisibles du bruit et des vibrations atmosphériques liés au projet seront incluses dans les plans de gestion du bruit et des vibrations pour la construction et l'exploitation. L'administration portuaire a entamé l'élaboration des grandes lignes du plan de gestion du bruit et des vibrations de la phase de construction, qui sera un sous-plan du PGEC. Le plan de gestion du bruit et des vibrations abordera les exigences en matière d'information spécifiées dans cette condition.</p> <p><b>Consultation avec les Premières Nations</b> – L'administration portuaire a entamé une consultation sur l'élaboration du plan de gestion du bruit et des vibrations.</p> <p><b>Consultation avec les organismes gouvernementaux</b> – Aucune mesure applicable n'a été prise au cours de l'année visée.</p>
4.2	<p>Le promoteur élabore, avant la construction et en consultation avec la Première Nation de Tsawwassen et Santé Canada, des mesures d'atténuation pour réduire le bruit à basse fréquence causé par la construction et l'exploitation du terminal maritime, de la jetée élargie et du bassin étendu des remorqueurs. Le promoteur met en œuvre ces mesures pendant la construction et l'exploitation et les soumet à l'Agence avant de les mettre en œuvre.</p>	<p>Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.</p>
4.3 4.3.1 à 4.3.6	<p>Le promoteur, avant chaque phase du projet désigné et en consultation avec la Ville de Delta, Santé Canada et les groupes autochtones (Roberts Bank), élabore un programme de suivi tel que le décrit le tableau C22 de l'annexe G du rapport de la commission d'examen fédérale, afin de vérifier la justesse de l'évaluation environnementale et de juger de l'efficacité des mesures d'atténuation relatives aux effets environnementaux négatifs sur la santé humaine découlant du bruit et des vibrations attribuables à la construction et à l'exploitation du terminal maritime, de la jetée élargie et du bassin étendu des remorqueurs. Le promoteur met en œuvre le programme de suivi conformément aux conditions 2.5 à 2.9. Dans le cadre du programme de suivi, le promoteur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4.3.1 - détermine, avant la construction, les besoins en données pour la surveillance du bruit pour toutes les phases du projet désigné;</li> <li>• 4.3.2 - tient compte des lignes directrices de Santé Canada sur le bruit et des seuils connexes qui sont disponibles au moment de l'élaboration du programme de suivi lorsqu'il détermine le ou les seuils relatifs à la santé humaine qui exigeraient que le promoteur mette en œuvre une ou des mesures d'atténuation modifiées ou supplémentaires conformément à la condition 4.3.6;</li> <li>• 4.3.3 - tient compte des récepteurs humains les plus sensibles, y compris les récepteurs potentiels du milieu marin, lors de la détermination de l'emplacement de la surveillance du bruit;</li> <li>• 4.3.4 - surveille les niveaux sonores, notamment le bruit de basse fréquence, continuellement au cours de la construction et des deux premières années de l'exploitation à au moins deux emplacements sur</li> </ul>	<p>Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.</p>

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
	<p>les terres de la Première Nation de Tsawwassen, à déterminer en consultation avec celle-ci;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>4.3.5 - surveille les niveaux sonores, y compris le bruit à basse fréquence au large du terminal maritime, de la jetée élargie et du bassin étendu des remorqueurs, à une fréquence, un endroit et pour une durée déterminés en consultation avec les groupes autochtones (Roberts Bank);</li> <li>4.3.6 - élabore et met en œuvre des mesures d'atténuation modifiées ou supplémentaires pour atténuer la contribution de la construction et de l'exploitation du terminal maritime, de la jetée élargie et du bassin étendu des remorqueurs au bruit, à la source ou à tout emplacement de récepteur où les niveaux sonores sont surveillés, si les résultats de la surveillance effectuée dans le cadre du programme de suivi, démontrent que les niveaux sonores attribuables au projet désigné à tout emplacement de récepteur sont supérieurs aux niveaux sonores prédits au cours de l'évaluation environnementale et/ou aux seuils pertinents relatifs à la santé humaine définis dans le programme de suivi.</li> </ul>	
<p>4.4 4.4.1 à 4.4.4</p>	<p>Le promoteur, avant la construction et en consultation avec la Ville de Delta, élabore un protocole de réception des plaintes relatives aux effets sur la santé humaine de l'exposition à du bruit attribuable à la construction et à l'exploitation du terminal maritime, de la jetée élargie et du bassin étendu des remorqueurs. Le promoteur met en œuvre ce protocole pendant la construction et l'exploitation. Le promoteur fournit le protocole à l'Agence avant la construction. Dans le cadre de la mise en œuvre de ce protocole, le promoteur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>4.4.1 - communique, avant la construction, avec les résidents et les collectivités situés dans la zone d'étude terrestre des bruits et des vibrations qu'indique le promoteur à la figure 9.3-1 de l'étude d'impact environnemental, afin de leur fournir les détails du protocole, y compris la façon de déposer une plainte;</li> <li>4.4.2 - avant d'entreprendre toute activité de construction générant du bruit, avise les résidents et collectivités visés à la condition 4.4.1 de l'activité;</li> <li>4.4.3 - répond, dans les 48 heures suivant sa réception, à toute plainte relative à du bruit attribué à toute composante du projet désigné et met en œuvre rapidement toute mesure corrective techniquement et économiquement réalisable, s'il doit réduire l'exposition au bruit sous les seuils relatifs à la santé humaine définis dans le programme de suivi visé à la condition 4.3;</li> <li>4.4.4 -fournit un rapport trimestriel à l'Agence et aux résidents et collectivités visés à la condition 4.4.1. Ce rapport comprend toute mesure corrective prise au cours de la période que couvre le rapport.</li> </ul>	<p>Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.</p>

## 5. Lumière

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
<p>5.1 5.1.1 à 5.1.7</p>	<p>Le promoteur élabore, avant la phase pertinente du projet désigné et en consultation avec les groupes autochtones (Roberts Bank), Environnement et Changement climatique Canada, Pêches et Océans Canada, Transports Canada, et la Ville de Delta, des mesures d'atténuation des effets environnementaux négatifs associés à la lumière émise lors de la construction et de l'exploitation du terminal maritime, de la jetée élargie et du bassin étendu des remorqueurs, tout en respectant les exigences en matière de sécurité, d'exploitation et de réglementation. Dans le cadre de ces mesures, le promoteur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>5.1.1 - évite de recourir à tout éclairage décoratif du terminal et à des voyants lumineux constants ou à pulsation lente;</li> <li>5.1.2 - oriente l'éclairage du terminal vers le bas et limite son utilisation dans des zones où ont lieu les activités du projet désigné, notamment par l'utilisation d'appareils d'éclairage orientés vers le bas;</li> <li>5.1.3 - contrôle le niveau d'éclairage du terminal et réduit l'intensité de l'éclairage ;</li> <li>5.1.4 - installe des appareils d'éclairage au terminal qui émettent de la lumière présentant des ondes et/ou des températures de couleur associées réduisant les effets sur les poissons, les oiseaux et</li> </ul>	<p><b>Développement</b> – Les mesures visant à atténuer les effets nuisibles sur l'environnement causés par la lumière liées au projet seront incluses dans les plans de gestion de la lumière pour la construction et l'exploitation. L'administration portuaire a entamé l'élaboration des grandes lignes du plan de gestion de la lumière pendant la phase de construction, un sous-plan du PGEC. Le plan de gestion de la lumière abordera les exigences en matière d'information spécifiées dans cette condition.</p> <p><b>Consultation avec les Premières Nations</b> – L'administration portuaire a entamé une consultation sur l'élaboration du plan de gestion de la lumière.</p> <p><b>Consultation avec les organismes gouvernementaux</b> – Aucune mesure applicable n'a été prise au cours de l'année visée.</p>

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
	<p>d'autres espèces fauniques, à la satisfaction d'un professionnel qualifié;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>5.1.5 - conçoit et installe, sur les structures du terminal, un éclairage d'évitement d'obstruction d'intensité réduite et à fréquence clignotante;</li> <li>5.1.6 - conçoit et installe de l'éclairage de nuit pour le terminal visant à éviter de dépasser 100 lux sur le fond de mer voisin dans un rayon de 50 mètres du terminal;</li> <li>5.1.7 - met en œuvre des mesures visant à réduire les effets causés par la lumière émise du terminal maritime sur Brunswick Point.</li> </ul>	
5.2 5.2.1 à 5.2.4	<p>Le promoteur élabore, avant la construction et en consultation avec Environnement et Changement climatique Canada, Pêches et Océans Canada, la Ville de Delta, Transports Canada, la Première Nation de Tsawwassen et les autres groupes autochtones (Roberts Bank), un programme de suivi tel que le décrit le tableau C20 de l'annexe G du rapport de la commission d'examen fédérale visant à vérifier la justesse de l'évaluation environnementale et de juger de l'efficacité des mesures d'atténuation relatives aux changements négatifs associés à l'éclairage ambiant attribuables à la construction et à l'exploitation du terminal maritime, de la jetée élargie ou du bassin étendu des remorqueurs, y compris sur le milieu marin. Le promoteur met en œuvre le programme de suivi et conformément aux conditions 2.5 à 2.9. Dans le cadre du programme de suivi, le promoteur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>5.2.1 - surveille l'intrusion de lumière et le halo lumineux aux points de réception POR 1, POR 2, POR 7, POR 11 indiqués à la figure 7-2 du rapport de la commission d'examen fédérale et aux points de réception de nuit N-POR 5 et N-POR 6 indiqués à la figure 20-1 du rapport de la commission d'examen fédérale, et compare les résultats de cette surveillance à la classification pertinente de la Commission internationale de l'éclairage mentionnée dans les tableaux 7-8 et 7-9 du rapport de la commission d'examen fédérale;</li> <li>5.2.2 - établit les niveaux d'intensité lumineuse préalables à la construction dans le milieu marin dus à la lumière naturelle et artificielle provenant d'infrastructures existantes, notamment au printemps et à l'été lorsque les saumons sont présents à Roberts Bank;</li> <li>5.2.4 - élabore et met en œuvre des mesures d'atténuation modifiées ou supplémentaires, tout en respectant les exigences réglementaires, opérationnelles et de sécurité, si les résultats de la surveillance visée à la condition 5.2.1 ou 5.2.3 indiquent que des mesures d'atténuation modifiées ou supplémentaires sont nécessaires pour atténuer l'intrusion de lumière, le halo lumineux ou l'intensité lumineuse marine attribuables à la construction et à l'exploitation du terminal maritime, de la jetée élargie et du bassin étendu des remorqueurs.</li> </ul>	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.

## 6. Environnement marin

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
6.1	Le promoteur charge un professionnel qualifié de la conception des digues afin de minimiser la formation de chenaux sur le fond marin et construit les digues conformément à cette conception.	La conception du concept de référence a été élaborée par un professionnel qualifié et a été effectuée de la manière spécifiée à la condition 6.1. D'autres travaux de conception seront présentés au cours des prochaines années, lorsque la conception détaillée sera avancée.
6.2	Le promoteur construit le coin nord-ouest du terminal de façon à réduire le potentiel de creusement du fond marin et de dépôt de sédiments présenté aux figures IR2020-4-25 et IR2020-4-26 (numéro de référence 80054 du Registre canadien d'évaluation d'impact, numéro de document 2083).	La conception du concept de référence présentée dans l'illustration 1 de la description du projet désigné comprend un arrondissement du coin nord-ouest pour réduire le potentiel de dépôt de sédiments et de frottement des fonds marins. Le terminal sera construit en conséquence et la conformité sera signalée à l'avenir lorsque la construction du coin nord-ouest sera terminée.
6.3	Le promoteur n'utilise pas de technique de compactage par vibroflottation dans le milieu marin lors de la construction du projet désigné.	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
6.4 6.4.1 à 6.4.2	<p>Le promoteur tient compte des Recommandations pour la qualité des eaux pour la protection de la vie aquatique du Conseil canadien des ministres de l'environnement et des Recommandations approuvées pour la qualité de l'eau pour la protection de la vie aquatique, de la faune et de l'agriculture de la Colombie-Britannique, lors de la réalisation de travaux dans l'eau nécessaires pour le projet désigné ayant recours à du béton, et fait cela d'une manière conforme à la Loi sur les pêches et ses règlements. Pour ce faire, le promoteur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>6.4.1 - utilise du béton préfabriqué ou, si l'utilisation de béton préfabriqué n'est pas réalisable techniquement ou économiquement, isole le béton de l'environnement récepteur jusqu'à ce qu'il soit correctement sec, à l'aide de coffrage étanche ou d'une autre méthode équivalente, sauf directive contraire en vertu de la <i>Loi sur les pêches</i>;</li> <li>6.4.2 - s'il a recours à du béton coulé sur place, surveille les concentrations de pH dans l'environnement récepteur et met en œuvre des mesures d'atténuation modifiées ou supplémentaires si les concentrations de pH dépassent les seuils décrits dans les <i>Recommandations pour la qualité des eaux pour la protection de la vie aquatique</i> du Conseil canadien des ministres de l'Environnement ou les <i>Recommandations approuvées pour la qualité de l'eau pour la protection de la vie aquatique, de la faune et de l'agriculture</i> de la Colombie-Britannique, ou ceux exigés en vertu de la <i>Loi sur les pêches</i>. Si les niveaux de référence dépassent les Recommandations, le promoteur suit le <i>Guide concernant l'application propre à un lieu des Recommandations pour la qualité des eaux au Canada : procédures d'établissement d'objectifs numériques de qualité de l'eau</i> du Conseil canadien des ministres de l'Environnement.</li> </ul>	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.
6.5	<p>Le promoteur élabore, avant la phase pertinente du projet désigné, en consultation avec les groupes autochtones (Roberts Bank) et à la satisfaction d'un professionnel qualifié, des mesures visant à contrôler l'érosion et la sédimentation de la zone du projet désigné, en tenant compte de scénarios de changements climatiques futurs. Le promoteur met en œuvre ces mesures pendant toutes les phases du projet désigné et présente les mesures à l'Agence avant de les mettre en œuvre.</p>	<p><b>Développement</b> – Des mesures visant à contrôler l'érosion et la sédimentation seront incluses dans le plan de gestion de du contrôle de l'érosion et de la sédimentation. L'administration portuaire a entamé l'élaboration des grandes lignes du plan de gestion du contrôle de l'érosion et de la sédimentation pendant la phase de construction, un sous-plan du PGEC.</p> <p><b>Consultation avec les Premières Nations</b> – L'administration portuaire a entamé une consultation sur l'élaboration du plan de gestion de l'érosion et de la sédimentation.</p> <p><b>Consultation avec les organismes gouvernementaux</b> – Aucune mesure applicable n'a été prise au cours de l'année visée.</p>
6.6	<p>Le promoteur inspecte régulièrement, conformément aux exigences en matière de sécurité, toutes les mesures de contrôle de l'érosion et des sédiments installées dans la zone du projet désigné conformément à la condition 6.5, y compris pendant et après des événements pluvieux, et documente et répare rapidement toute mesure de contrôle défectueuse ou endommagée.</p>	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.
6.7	<p>Le promoteur recueille et traite toute eau pluviale provenant de nouvelles zones imperméables associées au terminal maritime et à la jetée élargie dans la zone du projet désigné d'une façon qui soit conforme à la Loi sur les pêches, à ses règlements et à toute autorisation qui lui a été délivrée en vertu de la Loi sur les pêches avant de déverser cette eau pluviale dans des eaux fréquentées par des poissons, ou en tout lieu et dans toute condition où l'eau pluviale ou toute autre substance nocive résultant du rejet de l'eau pluviale peut pénétrer dans des eaux fréquentées par des poissons. Le promoteur conçoit le ou les systèmes de traitement des eaux pluviales en tenant compte des scénarios de changements climatiques futurs.</p>	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
6.8	<p>Le promoteur, avant la mise en place des remblais, caractérise des échantillons représentatifs de tous les matériaux de remblayage d'un emplacement hors site, y compris des matériaux de carrière, du sable du Fraser, des matériaux dragués et d'autres matériaux pouvant être utilisés pour du remblayage, et évalue si l'utilisation des matériaux de remblayage pendant les activités de construction du projet désigné, y compris les rejets de surnageants, entraînerait de la pollution marine au sens du <i>Protocole de Londres sur la prévention de la pollution marine</i> et conformément aux conseils reçus d'Environnement et Changement climatique Canada au cours de l'évaluation environnementale (numéro de référence 80054 du Registre canadien d'évaluation d'impact, numéro de document 1091) ou de la pollution au sens du paragraphe 1(1) de l'<i>Environmental Management Act</i> de la Colombie-Britannique. L'évaluation du potentiel de pollution marine est réalisée par un professionnel qualifié et tient compte des <i>Recommandations pour la qualité de l'environnement pour la protection des épaulards résidents du Sud et de leurs proies</i> du gouvernement du Canada ainsi que des concentrations ambiantes existantes dans le milieu récepteur. Le promoteur n'utilise pas de matériaux comme remblai si l'évaluation indique qu'une pollution marine est susceptible de se produire, à moins que des mesures d'atténuation modifiées ou supplémentaires soient mises en œuvre pour prévenir la pollution marine.</p>	<p><b>Développement</b> – Les procédures visant à caractériser des échantillons représentatifs de matériaux de remplissage provenant d'emplacements hors site seront documentées dans le plan de gestion du dragage et d'évacuation de sédiments. L'administration portuaire a entamé l'élaboration des grandes lignes du plan de gestion du dragage et d'évacuation des sédiments, un sous-plan du PGEC.</p> <p><b>Consultation avec les Premières Nations</b> – L'administration portuaire a entamé une consultation sur l'élaboration du plan de gestion du dragage et d'évacuation des sédiments.</p> <p><b>Consultation avec les organismes gouvernementaux</b> – Aucune mesure applicable n'a été prise au cours de l'année visée.</p>
6.9 6.9.1 à 6.9.2.2	<p>Le promoteur n'utilise pas de matériaux dragués de la couche supérieure de 0,5 mètre du bassin des remorqueurs existant et de la zone d'agrandissement du bassin des remorqueurs comme remblayage pour l'aménagement foncier du projet désigné ou pour des plans compensatoires sauf si le promoteur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 6.9.1 - évite de rejeter du surnageant contenant des matériaux dragués de la couche supérieure de 0,5 mètre du bassin des remorqueurs existant et de la zone d'agrandissement du bassin des remorqueurs;</li> <li>• 6.9.1.2 – veille à ce que:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>• 6.9.2.1 – la teneur en biphényles polychlorés des sédiments du surnageant ne dépasse pas les concentrations présentant des dangers pour l'épaulard résident du Sud (<i>Orcinus orca</i>), notamment celles stipulées dans les <i>Recommandations pour la qualité de l'environnement pour la protection des épaulards résidents du Sud et de leurs proies</i> du gouvernement du Canada et les lignes directrices <i>Working Sediment Quality Guidelines</i> de la Colombie-Britannique, avant son rejet; ou</li> <li>• 6.9.2.2 - le rejet du surnageant n'accroisse pas les concentrations ambiantes de biphényles polychlorés dans l'habitat essentiel de l'épaulard résident du Sud (<i>Orcinus orca</i>), notamment la colonne d'eau, les sédiments et les espèces proies.</li> </ul> </li> </ul>	<p>Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.</p>
6.10 6.10.1 à 6.10.5	<p>Le promoteur élabore, avant la construction et en consultation avec Environnement et Changement climatique Canada, le ministère de l'Intendance des Terres, de l'Eau et des Ressources de la Colombie-Britannique, le ministère de l'Environnement et de la Stratégie sur les changements climatiques de la Colombie-Britannique et les groupes autochtones (Roberts Bank), des mesures visant à atténuer le rejet de sédiments dans la colonne d'eau au cours des activités de dragage, en tenant compte des Lignes directrices Fraser River Estuary Management Program Dredge Management Guidelines. Dans le cadre de ces mesures, le promoteur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 6.10.1 – réduit au minimum la dispersion des sédiments lors du dragage de la couche supérieure de 0,5 mètre du bassin des remorqueurs existant et de la zone d'agrandissement du bassin des remorqueurs;</li> <li>• 6.10.2 – établit des seuils de qualité de l'eau propres au site, notamment en matière de turbidité et de solides totaux en suspension;</li> <li>• 6.10.3 – définit le périmètre des zones de travail autour des activités de dragage au sein desquelles la qualité de l'eau est surveillée;</li> <li>• 6.10.4 – surveille la qualité de l'eau en temps réel au cours des activités de dragage, y compris les solides totaux en suspension et la turbidité autour des zones de travail telles qu'elles sont définies conformément à la condition 6.10.3;</li> <li>• 6.10.5 – met en œuvre des mesures d'atténuation supplémentaires, notamment l'interruption temporaire ou le ralentissement des activités de dragage, si les résultats de la surveillance de la</li> </ul>	<p><b>Développement</b> – Des mesures visant à atténuer la libération de sédiments dans la colonne d'eau pendant les activités de dragage seront incluses dans le plan de gestion du dragage et d'évacuation des sédiments. L'administration portuaire a entamé l'élaboration des grandes lignes du plan de dragage et d'évacuation des sédiments, un sous-plan du PGEC.</p> <p><b>Consultation avec les Premières Nations</b> – L'administration portuaire a entamé une consultation sur l'élaboration du plan de dragage et d'évacuation des sédiments.</p> <p><b>Consultation avec les organismes gouvernementaux</b> – Aucune mesure applicable n'a été prise au cours de l'année visée.</p>

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
	qualité de l'eau dépassent les seuils de qualité de l'eau établis conformément à la condition 6.10.2.	
6.11 6.11.1 à 6.11.5	<p>Le promoteur élabore, avant la phase pertinente du projet désigné et en consultation avec Pêches et Océans Canada, Ressources naturelles Canada, le ministère de l'Intendance des Terres, de l'Eau et des Ressources de la Colombie-Britannique, le ministère de l'Environnement et de la Stratégie sur les changements climatiques de la Colombie-Britannique et les groupes autochtones (Roberts Bank), un programme de suivi tel que le décrit le tableau C2 de l'annexe G du rapport de la commission d'examen fédérale, afin de vérifier la justesse de l'évaluation environnementale en matière d'érosion et de dépôt de sédiments et toute eutrophisation associée. Le promoteur met en œuvre le programme de suivi conformément aux conditions 2.5 à 2.9. Dans le cadre du programme de suivi, le promoteur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 6.11.1 – établit, avant la construction et au moyen de mesures sur le terrain et de produits d'imagerie, les caractéristiques de référence des sédiments et de la géomorphologie du fond marin de la zone qui devrait subir les effets du projet désigné;</li> <li>• 6.11.2 – surveille le creusement du coin nord-ouest du terminal à une fréquence et pendant une durée déterminées en consultation avec les parties participant à l'élaboration du programme de suivi;</li> <li>• 6.11.3 – met en œuvre des mesures d'atténuation supplémentaires si le creusement et/ou les effets environnementaux découlant du creusement attribuable au projet désigné sont supérieurs à ceux prévus dans l'évaluation environnementale, à moins que les circonstances ne le justifient pas, tel que déterminé en consultation avec Pêches et Océans Canada;</li> <li>• 6.11.4 – surveille les emplacements pertinents autour de la zone du projet désigné avant la construction et pendant au moins dix ans après la fin de la construction des digues de confinement, afin de déterminer les changements de taux et de tendances de sédimentation;</li> <li>• 6.11.5 – vérifie les prédictions de l'évaluation environnementale en matière d'eutrophisation en surveillant les variations des indicateurs d'enrichissement organique, notamment dans les battures.</li> </ul>	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.

## 7. Poisson et habitat du poisson

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
7.1	<p>Le promoteur étudie la faisabilité technique et économique d'une brèche dans la jetée pour permettre le passage du poisson. Le promoteur prépare le rapport de faisabilité en consultation avec le ministère des Transports et de l'Infrastructure de la Colombie-Britannique, la British Columbia Railway Company et les autres propriétaires et locataires de Roberts Bank. Le promoteur présente une version provisoire du rapport de faisabilité aux groupes autochtones (Roberts Bank), aux groupes autochtones (transport maritime), aux groupes autochtones (fleuve Fraser), à Pêches et Océans Canada, à Environnement et Changement climatique Canada, au ministère des Transports et de l'Infrastructure de la Colombie-Britannique ainsi qu'aux propriétaires et locataires de Roberts Bank, et leur accorde chacun au moins 60 jours pour faire des commentaires. Le promoteur présente à l'Agence le rapport de faisabilité final dans les six mois suivant la publication de la déclaration de décision du ministre, décrivant si et dans quelles conditions une brèche dans la jetée serait techniquement et économiquement réalisable, et inclut une description de la façon dont les points de vue et les renseignements reçus au cours de la consultation ont été pris en considération et traités.</p>	<p>L'administration portuaire a étudié la faisabilité technique et économique d'une brèche dans la jetée pour permettre le passage du poisson et a documenté l'analyse et les résultats dans un projet de rapport sur la faisabilité d'une brèche dans la jetée. Le rapport décrit si et dans quelles conditions une brèche dans la jetée serait techniquement et économiquement réalisable. L'enquête a permis de déterminer qu'il n'était pas possible pour l'administration portuaire de réaliser une brèche dans la jetée. En effet, l'administration portuaire n'a pas le droit d'obliger les tiers à accepter les conséquences financières des perturbations de leurs activités liées à la construction de la brèche dans la jetée. Pour qu'une brèche dans la jetée soit réalisable, il faudrait une initiative de collaboration axée sur les effets régionaux, menée par les gouvernements fédéral et/ou provinciaux avec les Premières Nations, et impliquant les organismes de réglementation, les intervenants et l'administration portuaire. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le rapport final sur la faisabilité de la brèche, soumis à l'AEIC le 20 octobre 2023.</p> <p><b>Consultation</b></p> <p>L'administration portuaire a consulté les Premières Nations, ainsi que le ministère des Transports et de l'Infrastructure et British Columbia Rail (propriétaires fonciers) au cours de l'élaboration du rapport de faisabilité de la brèche, en s'appuyant sur les consultations entreprises avant l'année de référence. L'administration portuaire a fourni une copie du rapport provisoire le 6 juillet 2023 aux Premières Nations (Roberts Bank), aux Premières Nations (navigation maritime), aux Premières Nations (fleuve Fraser), au MPO, à Environnement et Changement climatique Canada (ECCC) et au ministère des Transports et de l'Infrastructure, aux propriétaires fonciers et aux locataires, conformément à la condition 7.1.</p> <p>L'<b>annexe B</b> contient les points de vue et les informations fournies par les Premières Nations sur le rapport de faisabilité de la brèche, ainsi que la réponse de l'administration portuaire indiquant la prise en considération du commentaire, ainsi que si et comment le commentaire a été intégré.</p> <p>L'<b>annexe C</b> contient l'avis écrit aux intervenants et aux parties gouvernementales, les informant de la façon dont leurs points de vue et leurs informations ont été intégrées dans le rapport final.</p> <p>Les exigences de cette condition ont été satisfaites.</p>
7.2	<p>Le promoteur installe une brèche pour permettre le passage des poissons dans les zones élargies existantes ou proposées de la jetée, si cela est jugé réalisable conformément à la condition 7.1, ou à l'extrémité est du terminal maritime indiqué sur la figure IR2020-2.2-1 (numéro de référence 80054 du Registre canadien d'évaluation d'impact, numéro de document 2083). Le promoteur met en œuvre la brèche à l'emplacement qui, selon Pêches et Océans Canada, sera le plus avantageux pour la productivité des saumons juvéniles à Roberts Bank, si les deux emplacements sont techniquement et économiquement réalisables. Le promoteur élabore et met en œuvre la brèche en consultation avec les groupes autochtones (Roberts Bank), les groupes autochtones (transport maritime), les groupes autochtones (fleuve Fraser), Pêches et Océans Canada, Environnement et Changement climatique Canada ainsi que les autres autorités compétentes, les propriétaires et les locataires.</p>	<p><b>Développement</b> - L'administration portuaire ne peut pas réaliser de brèche dans la jetée (selon la conclusion de l'étude et conformément à la condition 7.1). À ce titre, l'administration portuaire a poursuivi l'élaboration d'une passe à poissons à l'extrémité est du terminal maritime (brèche du terminal maritime).</p> <p><b>Consultation avec les Premières Nations</b> - L'administration portuaire a entamé une consultation préliminaire sur l'élaboration de la passe à poissons du terminal maritime.</p> <p><b>Consultation avec les organismes gouvernementaux</b> – Aucune mesure applicable n'a été prise au cours de l'année visée.</p>
7.3 7.3.1 à 7.3.4	<p>Le promoteur, avant la construction et en consultation avec les groupes autochtones (Roberts Bank), les groupes autochtones (transport maritime), les groupes autochtones (fleuve Fraser) et Pêches et Océans Canada, demande à un professionnel qualifié d'élaborer des mesures permettant d'éviter et d'atténuer les effets environnementaux négatifs du projet désigné sur les espèces marines pendant les travaux dans l'eau au cours de la construction. Le promoteur met en œuvre ces mesures d'atténuation pendant la construction. Dans le cadre de ces mesures, le promoteur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>7.3.1 - effectue des travaux dans l'eau dans la zone d'évaluation locale indiquée à la figure 13-1 de l'étude d'impact environnemental au cours des périodes particulières présentant le moins de risque</li> </ul>	<p><b>Développement</b> – Les mesures visant à éviter et à atténuer les effets environnementaux néfastes du projet sur les espèces marines pendant les travaux dans l'eau au cours de la construction seront incluses dans le plan de gestion des espèces marines pour la construction. L'administration portuaire a entamé l'élaboration des grandes lignes du plan de gestion des espèces marines, un sous-plan du PGEC.</p> <p><b>Consultation avec les Premières Nations</b> – L'administration portuaire a entamé une consultation sur l'élaboration des grandes lignes du plan de gestion des espèces marines.</p> <p><b>Consultation avec les organismes gouvernementaux</b> – Aucune mesure applicable n'a été prise au cours de l'année visée.</p>

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
	<p>pour les espèces marines, notamment celles visées à la condition 8.1.7, et au cours des périodes particulières suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 7.3.1.1 - pour les travaux dans l'eau en dessous de -5 mètres par rapport au zéro des cartes, au cours de la période particulière présentant le moins de risque pour le crabe dormeur (Cancer magister) (du 31 mars au 15 octobre), sauf directive contraire en vertu de la <i>Loi sur les pêches</i>;</li> <li>• 7.3.1.2 - pour les travaux dans l'eau au-dessus de -5 mètres par rapport au zéro des cartes, au cours de la période particulière présentant le moins de risque pour les jeunes saumons (du 16 août au 28 février), sauf directive contraire en vertu de la <i>Loi sur les pêches</i>;</li> <li>• 7.3.1.3 - toute période particulière supplémentaire présentant le moins de risque déterminée dans le cadre de toute autorisation en vertu de la <i>Loi sur les pêches</i> pour le projet désigné;</li> <li>• 7.3.2 - surveille la présence de stades de vie sensibles du saumon et du crabe pendant les périodes particulières présentant le moins de risque et, en cas de présence de stades de vie sensibles, met en œuvre toute mesure d'atténuation supplémentaire afin d'atténuer tout effet négatif de la construction sur ces stades de vie sensibles;</li> <li>• 7.3.3 - surveille la présence de hareng reproducteur au cours des travaux dans l'eau effectués hors de la période particulière représentant le moins de risque pour les jeunes saumons et du 15 au 28 février, dans les zones chevauchant partiellement les habitats de frai du hareng, et utilise ces renseignements pour contribuer à l'élaboration et à la mise en œuvre de mesures d'atténuation supplémentaires;</li> <li>• 7.3.4 - détermine les moyens, le moment, la fréquence et l'emplacement de la surveillance visée à la condition 7.3.3.</li> </ul>	
7.4	Le promoteur effectue le dragage pendant l'exploitation, si nécessaire, uniquement dans la période particulière représentant le moins de risque pour les saumons juvéniles (du 16 août au 28 février) et évite le pic de fréquentation de l'épaulard résident du Sud ( <i>Orcinus orca</i> ) conformément à la condition 8.1.7.	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.
7.5	Le promoteur met en place une surveillance du bruit sous-marin pendant les travaux dans l'eau au cours de la construction afin de s'assurer que les niveaux sonores restent inférieurs à 206 décibels à une pression de référence d'un micro pascal à moins de 10 mètres du battage des pieux dans l'eau pour les poissons.	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.
7.6	En consultation avec les groupes autochtones (Roberts Bank) et les autorités compétentes, le promoteur élabore et met en œuvre un programme de protection du crabe dormeur ( <i>Cancer magister</i> ). Le promoteur élabore le programme avant la construction et le met en œuvre avant le début de tous les travaux dans l'eau ayant le potentiel d'entraîner la mortalité directe du crabe, y compris le dragage. Dans le cadre de l'élaboration du programme de suivi, le promoteur effectue des essais pour évaluer l'utilisation d'appâts afin de déplacer les crabes en réduisant au minimum leur manipulation. Si le promoteur conclut que l'utilisation d'appâts n'est pas un moyen efficace de déplacement des crabes en réduisant au minimum leur manipulation, le promoteur met en œuvre d'autres protocoles de protection.	<p><b>Développement</b> – L'administration portuaire a entamé l'élaboration du programme de sauvetage du crabe dormeur. Plus précisément, l'administration portuaire a conçu et mis en œuvre une étude pilote préliminaire sur le sauvetage des crabes avant la publication de la déclaration de décision. Les résultats de l'étude serviront de base à l'élaboration d'un programme de sauvetage du crabe dormeur, qui sera intégré au plan de gestion des espèces marines, un sous-plan du PGEC.</p> <p><b>Consultation avec les Premières Nations</b> - L'administration portuaire a entamé une consultation préliminaire sur la conception de l'étude pour une étude pilote d'appâtage du crabe. La consultation a été entamée avant l'émission de la déclaration de décision et s'est poursuivie au cours de l'année de référence.</p> <p><b>Consultation avec les autorités compétentes</b> : Le MPO a été identifié comme une autorité pertinente. Une consultation préliminaire avec le MPO a été entamée avant la publication de la déclaration de décision, et aucune mesure applicable n'a été entreprise au cours de l'année de référence.</p>
7.7	Le promoteur élabore, avant la construction et en consultation avec Pêches et Océans Canada, la Première Nation de Tsawwassen, les Musqueam et les autres groupes autochtones au sein des groupes autochtones (Roberts Bank), un programme de suivi tel que le décrit le tableau C7 de l'annexe G du rapport de la commission d'examen fédérale, afin de vérifier la justesse de l'évaluation environnementale relativement aux effets potentiels sur l'habitat de croissance du jeune crabe dormeur ( <i>Cancer magister</i> ).	<p><b>Développement</b> – L'administration portuaire a commencé à élaborer le PS de la nourricerie du crabe dormeur juvénile, y compris la collecte de données préliminaires pour la conception de l'étude de suivi.</p> <p><b>Consultation avec les Premières Nations</b> – L'administration portuaire a entamé une consultation avec les Premières Nations (Roberts Bank) sur l'élaboration du PS de nourricerie du crabe dormeur juvénile. La consultation a été entamée avant l'émission de la déclaration de décision et s'est poursuivie au cours de</p>

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
	Le promoteur met en œuvre le programme de suivi conformément aux conditions 2.5 à 2.9.	l'année de référence. Les points de vue et les informations fournies par les Premières Nations concernant le PS de nourricerie du crabe dormeur juvénile au cours de l'année de référence, ainsi que les réponses de l'administration portuaire, sont présentées dans l' <b>annexe B</b> .  <b>Consultation avec les organismes gouvernementaux</b> – Une consultation préliminaire avec le MPO a été entamée avant la publication de la déclaration de décision, et aucune mesure applicable n'a été entreprise au cours de l'année de référence.
7.8	Le promoteur transplante, avant la construction, au moins 10 % de la colonie de pennatules de Gurney ( <i>Ptilosarcus gurneyi</i> ) se trouvant dans la zone du projet désigné. Le promoteur détermine les moyens de réaliser la transplantation avant la transplantation et en consultation avec les groupes autochtones (Roberts Bank) et les autorités compétentes.	<b>Développement</b> – Avant la publication de la déclaration de décision, l'administration portuaire a commencé à mettre au point les moyens par lesquels la greffe de pennatule orange sera effectuée. Plus précisément, l'administration portuaire a mis en œuvre une étude pilote préliminaire afin d'évaluer la faisabilité et l'efficacité des greffes en tant que mesures d'atténuation.  <b>Consultation avec les Premières Nations</b> – L'administration portuaire a entamé une consultation sur les moyens par lesquels la greffe du pennatule orange sera effectuée.  <b>Consultation avec les autorités compétentes</b> : Le MPO a été identifié comme une autorité compétente et sera consulté dans les prochaines années de référence.
7.9	Le promoteur élabore, avant la construction et en consultation avec les groupes autochtones (Roberts Bank) et les autorités compétentes, un programme de suivi tel que le décrit le tableau C8 de l'annexe G du rapport de la commission d'examen fédérale, afin de vérifier l'efficacité de la transplantation des pennatules de Gurney ( <i>Ptilosarcus gurneyi</i> ) visée à la condition 7.8. Le promoteur met en œuvre le programme de suivi conformément aux conditions 2.5 à 2.9.	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.
7.10 7.10.1 à 7.10.2.1	Le promoteur élabore, avant la construction et en consultation avec Pêches et Océans Canada, le ministère de l'Intendance des Terres, de l'Eau et des Ressources de la Colombie-Britannique, les groupes autochtones (Roberts Bank), les groupes autochtones (transport maritime), les groupes autochtones (fleuve Fraser) et les autorités compétentes, et met en œuvre, au cours des activités de dragage pendant la construction, des mesures visant à éviter ou à atténuer les effets sur les poissons marins et leur habitat, notamment :  <ul style="list-style-type: none"> <li>• 7.10.1 – des mesures visant à réduire la mortalité directe du lançon du Pacifique (<i>Ammodytes hexapterus</i>) au cours du dragage du bassin de mouillage;</li> <li>• 7.10.2 – des mesures visant à limiter les perturbations pour l'eulakane (<i>Thaleichthys pacificus</i>), notamment:</li> <li>• 7.10.2.1 – la mise en œuvre, au cours du dragage en avril, ainsi qu'avant et pendant le dragage du bassin de dragage, d'une surveillance hydroacoustique afin de détecter l'eulakane en temps réel et, lorsque cela est techniquement et économiquement réalisable, de modifier ou de cesser les activités de dragage ou de les éloigner de l'eulakane.</li> </ul>	<b>Développement</b> – Les mesures visant à éviter ou à atténuer les effets du projet sur les poissons de mer et leur habitat pendant les activités de dragage et de construction seront incluses dans le plan de gestion du dragage et d'évacuation des sédiments. L'administration portuaire a entamé l'élaboration des grandes lignes du plan de gestion du dragage et d'évacuation des sédiments, un sous-plan du PGEC.  <b>Consultation avec les Premières Nations</b> – L'administration portuaire a entamé une consultation sur l'élaboration du plan de dragage et d'évacuation des sédiments.  <b>Consultation avec les organismes gouvernementaux</b> – Aucune mesure applicable n'a été prise au cours de l'année visée.
7.11 7.11.1 à 7.11.5	Le promoteur élabore avant la construction, selon les exigences d'autorisation de Pêches et Océans Canada en vertu de la Loi sur les pêches et en consultation avec les groupes autochtones (Roberts Bank), les groupes autochtones (transport maritime), les groupes autochtones (fleuve Fraser), Environnement et Changement climatique Canada et le ministère de l'Intendance des Terres, de l'Eau et des Ressources de la Colombie-Britannique, tout plan compensatoire relatif à l'altération, à la destruction ou à la perturbation de l'habitat du poisson, ainsi qu'à la mort de poisson liée à la réalisation du projet désigné se fondant sur la version provisoire du plan compensatoire dans l'IR2020-1.2 (numéro de référence 80054 du Registre canadien d'évaluation d'impact, numéro de document 2083). Le promoteur met en œuvre ce ou ces plans pendant la construction et l'exploitation. Le promoteur présente tout plan	<b>Développement</b> – L'administration portuaire a entamé l'élaboration du plan de mesures compensatoires.  <b>Consultation avec les Premières Nations</b> – L'administration portuaire a consulté les Premières Nations concernant l'élaboration du plan de mesures compensatoires. La consultation a été entamée avant l'émission de la déclaration de décision et s'est poursuivie au cours de l'année de référence. Les points de vue et les informations partagées par les Premières Nations sur les aspects du plan de mesures compensatoires, ainsi que les réponses de l'administration portuaire, sont fournies à l' <b>annexe B</b> .  <b>Consultation avec les organismes gouvernementaux</b> – Aucune mesure applicable n'a été prise au cours

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
	<p>de compensation approuvé à l'Agence avant de le mettre en œuvre. Ce plan comprend:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>7.11.1 - une description des pertes anticipées de poissons et d'habitats du poisson après la mise en œuvre de mesures d'évitement, de réduction et d'autres mesures d'atténuation;</li> <li>7.11.2 - une description du nombre et du type de mesures compensatoires nécessaires et la sélection des sites compensatoires, notamment la prise en compte des priorités des Autochtones;</li> <li>7.11.3 - une évaluation de la capacité des mesures compensatoires à contrebalancer les effets résiduels, à l'aide d'une approche axée sur la productivité et d'une approche d'équivalence de surface d'habitat;</li> <li>7.11.4 - ne description de la façon dont ont été prises en compte d'éventuelles eutrophisation, anoxie et modification du drainage des eaux dans la conception des mesures compensatoires;</li> <li>7.11.5 - des mesures compensatoires visant à compenser les effets sur le poisson et l'habitat du poisson demeurant après la mise en œuvre de mesures d'évitement, de réduction et d'autres mesures d'atténuation.</li> </ul>	<p>de l'année de référence.</p>
7.12	<p>Le promoteur élabore et met en œuvre, avant la construction et après consultation avec les groupes autochtones (Roberts Bank), les groupes autochtones (transport maritime), les groupes autochtones (fleuve Fraser) et les autorités compétentes, pour toute mesure de compensation de l'habitat du poisson proposée dans tout plan compensatoire visé à la condition 7.11 susceptible d'entraîner des effets environnementaux négatifs n'ayant pas été pris en considération dans l'évaluation environnementale, des mesures visant à atténuer ces effets. Le promoteur présente ces mesures à l'Agence avant de les mettre en œuvre.</p>	<p><b>Développement</b> – L'administration portuaire élabore des mesures d'atténuation pour les effets environnementaux potentiels des mesures compensatoires proposées.</p> <p><b>Consultation</b> – Aucune mesure d'application n'a été prise au cours de l'année de référence.</p>
7.13	<p>Le promoteur élabore, avant la construction et en consultation avec les groupes autochtones (Roberts Bank), les groupes autochtones (transport maritime), les groupes autochtones (fleuve Fraser) et Pêches et Océans Canada, un programme de suivi respectant les exigences de toute autorisation applicable en vertu de la Loi sur les pêches, afin de juger de l'efficacité des mesures compensatoires mises en œuvre dans le cadre des plans compensatoires visés à la condition 7.11. Le promoteur met en œuvre le programme de suivi une fois les habitats compensatoires établis et jusqu'à ce que les exigences d'autorisation en vertu de la Loi sur les pêches soient respectées. Le promoteur met en œuvre le programme de suivi conformément aux conditions 2.5 à 2.9.</p>	<p><b>Développement</b> - L'administration portuaire a entrepris l'élaboration d'un programme de surveillance de l'efficacité de mesures compensatoires dans le cadre de l'avancement de l'autorisation de l'application de la <i>Loi sur les pêches</i> (ALP). Le programme de surveillance de l'efficacité des mesures compensatoires répondra aux exigences de la <i>Loi sur les pêches</i> et des exigences du programme de suivi conformément à la condition 7.13. Le programme de surveillance de l'efficacité des mesures compensatoires sera décrit dans l'ALP et sera examiné par le MPO.</p> <p><b>Consultation avec les Premières Nations</b> - L'administration portuaire a entamé une consultation avec les Premières Nations relativement au programme de surveillance de l'efficacité des mesures compensatoires.</p> <p><b>Consultation avec les organismes gouvernementaux</b> – Aucune mesure applicable n'a été prise au cours de l'année visée.</p>
7.14 7.14.1 à 7.14.2	<p>Le promoteur élabore, avant la construction et en consultation avec Pêches et Océans Canada, les groupes autochtones (Roberts Bank), les groupes autochtones (transport maritime) et les groupes autochtones (fleuve Fraser), un programme de suivi tel que le décrit le tableau C9 de l'annexe G du rapport de la commission d'examen fédérale afin de vérifier la justesse de l'évaluation environnementale en ce qui concerne les changements dans la productivité des saumons juvéniles en raison du projet désigné. Le promoteur met en œuvre le programme de suivi conformément aux conditions 2.5 à 2.9. Dans le cadre du programme de suivi, le promoteur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>7.14.1 - surveille, avant, pendant et après la construction, l'abondance et la répartition du saumon du Pacifique (<i>Oncorhynchus</i>) dans la zone d'évaluation locale indiquée à la figure 13-1 de l'étude d'impact environnemental à l'aide d'un programme d'échantillonnage statistiquement défendable;</li> <li>7.14.2 - surveille l'utilisation de la brèche pour le passage des saumons juvéniles.</li> </ul>	<p><b>Développement</b> – L'administration portuaire a entamé l'élaboration du PS du saumon juvénile, y compris la collecte de données préliminaires au cours de l'année de référence, comme base pour l'élaboration du programme de surveillance.</p> <p><b>Consultation avec les Premières Nations</b> – L'administration portuaire a entamé une consultation avec les Premières Nations concernant l'élaboration du PS du saumon juvénile. La consultation a été entamée avant l'émission de la déclaration de décision et s'est poursuivie au cours de l'année de référence.</p> <p><b>Consultation avec les organismes gouvernementaux</b> – Aucune mesure applicable n'a été prise au cours de l'année visée.</p>

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
7.15	Le promoteur élabore, avant la construction et en consultation avec Pêches et Océans Canada, Environnement et Changement climatique Canada et les groupes autochtones (Roberts Bank), un programme de suivi tel que le décrit le tableau C3 de l'annexe G du rapport de la commission d'examen fédérale, afin de vérifier la justesse de l'évaluation environnementale relativement aux changements à la végétation marine du fait du projet désigné, y compris pour évaluer la justesse des prévisions du modèle d'écosystème de Roberts Bank. Le promoteur met en œuvre le programme de suivi conformément aux conditions 2.5 à 2.9.	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.
7.16	Le promoteur élabore, avant la construction et en consultation avec Pêches et Océans Canada et les groupes autochtones (Roberts Bank), un programme de suivi, afin de vérifier la justesse de l'évaluation environnementale relativement aux changements à la productivité de l'endofaune et des invertébrés marins du fait du projet désigné, y compris pour évaluer la justesse des prévisions du modèle d'écosystème de Roberts Bank. Le promoteur met en œuvre le programme de suivi conformément aux conditions 2.5 à 2.9.	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.
7.17	Le promoteur élabore, avant la construction et en consultation avec Pêches et Océans Canada et les groupes autochtones (Roberts Bank), un programme de suivi, afin de vérifier la justesse de l'évaluation environnementale relativement aux changements à la productivité des espèces de sébaste et de la lingue (Ophiodon elongatus) du fait du projet désigné, y compris pour évaluer la justesse des prévisions du modèle d'écosystème de Roberts Bank. Le promoteur met en œuvre le programme de suivi conformément aux conditions 2.5 à 2.9.	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.

## 8. Mammifères marins

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
8.1 8.1.1 à 8.1.8	<p>Le promoteur élabore, avant la phase pertinente du projet désigné et en consultation avec les groupes autochtones (Roberts Bank), Pêches et Océans Canada et Transports Canada, des mesures visant à atténuer les effets environnementaux négatifs causés par le bruit sous-marin émis par la construction du terminal maritime, de la jetée élargie et du bassin étendu des remorqueurs. Le promoteur met en œuvre ces mesures au cours de la phase de construction du terminal maritime, de la jetée élargie et du bassin étendu des remorqueurs. Dans le cadre de ces mesures, le promoteur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 8.1.1 - utilise des procédures de démarrage progressif, lorsque cela est techniquement réalisable, pour augmenter graduellement les niveaux sonores émis par les engins de construction avant de les utiliser à pleine puissance ;</li> <li>• 8.1.2 - réduit au minimum les bruits d'impulsion émis par les activités de construction, notamment en privilégiant le battage de pieux par vibration plutôt que le battage de pieux par impact, à moins que cela ne soit pas techniquement réalisable ;</li> <li>• 8.1.3 - ordonne les travaux dans l'eau de manière à limiter l'agrégation des bruits sous-marins dans la mesure du possible, tel que déterminé par un professionnel qualifié ;</li> <li>• 8.1.4 - utilise une (des) méthode(s) et/ou une (des) technologie(s) d'atténuation du bruit lors du battage de pieux par impact sous l'eau;</li> <li>• 8.1.5 - effectue le vibrofonçage et le battage de pieux par impact uniquement les jours de semaine et pendant la journée;</li> <li>• 8.1.6 - exige que tous les exploitants de navires de construction mettent en œuvre les mesures de gestion applicables établies par le gouvernement du Canada pour protéger l'épaulard résident du Sud</li> </ul>	<p><b>Développement</b> – Les mesures visant à atténuer les effets du projet causés par le bruit sous-marin seront incluses dans le plan de gestion du bruit sous-marin pendant la phase de construction. L'administration portuaire a entamé l'élaboration d'un plan de gestion du bruit sous-marin, un sous-plan du PGEC.</p> <p><b>Consultation avec les Premières Nations</b> - L'administration portuaire a entamé une consultation sur les mesures visant à atténuer le bruit sous-marin lié au projet pendant la construction. La consultation a été entamée avant l'émission de la déclaration de décision et s'est poursuivie au cours de l'année de référence.</p> <p><b>Consultation avec les organismes gouvernementaux</b> – L'administration portuaire a entamé une consultation sur les mesures visant à atténuer les effets du bruit sous-marin provenant de la construction.</p>

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
	<p>(Orcinus orca) qui sont en vigueur, à moins que cela ne soit pas réalisable pour des raisons de sécurité;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>8.1.7 - évite, du 1<sup>er</sup> juin ou de la date à laquelle les observateurs de mammifères marins confirment la présence de l'épaulard résident du Sud (Orcinus orca) dans la mer des Salish, selon l'éventualité la plus tardive, au 30 septembre :</li> <li>8.1.7.1 - tous les travaux de battage de pieux par vibration et par impact;</li> <li>8.1.7.2 - la vibro-densification de la roche du matelas de fondation des caissons;</li> <li>8.1.7.3 - l'enlèvement des pieux des rampes temporaires pour les barges;</li> <li>8.1.8 - limite, dans la mesure du possible tel que déterminé par un professionnel qualifié, le nombre d'équipements de dragage utilisés et les mouvements de remorqueurs et de barges nécessaires aux activités de dragage lorsque la présence de l'épaulard résident du Sud (Orcinus orca) est confirmée dans la mer des Salish par les observateurs de mammifères marins.</li> </ul>	
<p>8.2 8.2.1 à 8.2.9</p>	<p>Le promoteur, avant la construction et en consultation avec les groupes autochtones (Roberts Bank) et les groupes autochtones (transport maritime), demande à un professionnel qualifié d'élaborer un plan de détection des mammifères marins et d'intervention en la matière, afin de réduire les effets négatifs sur les mammifères marins dus à la construction, conformément à toute autorisation de Pêches et Océans Canada en vertu de la Loi sur les pêches. Le promoteur met en œuvre ce plan au cours de tous les travaux dans l'eau pendant construction qui présentent un risque pour les mammifères marins et fait superviser la mise en œuvre du plan par un professionnel qualifié. Dans le cadre du plan de détection des mammifères marins et d'intervention, le promoteur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>8.2.1 - établit des seuils de perturbation des comportements dans le cas de bruit continu (non impulsif) pour l'épaulard résident du Sud (Orcinus orca) et des seuils de lésion propres au groupe quant au bruit impulsif et continu (non impulsif) pour les autres espèces de mammifères marins, et décrit les effets attendus sur les mammifères marins au-delà et en dessous des seuils;</li> <li>8.2.2 - identifie les travaux dans l'eau qui pourraient entraîner des bruits sous-marins impulsifs et continus (non impulsifs) (qui incluent les activités d'enfoncement des pieux et le dragage) pendant la construction;</li> <li>8.2.3 - établit des zones d'exclusion minimales pour chaque activité visée à la condition 8.2.2, correspondant à la distance de chaque activité à laquelle les niveaux sonores sous-marins sont inférieurs aux seuils établis conformément à la condition 8.2.1 et met en œuvre et maintient ces zones d'exclusion lors de la réalisation de chacune de ces activités;</li> <li>8.2.4 - surveille les bruits sous-marins au sein et directement hors des zones d'exclusion relatives aux seuils de lésions établis conformément à la condition 8.2.3 au cours d'activités générant du bruit impulsif identifiées conformément à la condition 8.2.2, afin de valider la taille des zones d'exclusion en se fondant sur le ou les seuils de lésion établis conformément à la condition 8.2.1. Si des bruits sous-marins directement hors des zones d'exclusion dépassent les seuils de lésion établis conformément à la condition 8.2.1, le promoteur met en place des mesures d'atténuation modifiées ou supplémentaires, qui peuvent inclure d'étendre la zone d'exclusion;</li> <li>8.2.5 - au début de chaque nouveau travail dans l'eau générant du bruit continu et impulsif identifié conformément à la condition 8.2.2, valide les zones d'exclusion établies en fonction des seuils de perturbation des comportements pour l'épaulard résident du Sud (Orcinus orca) visés à la condition 8.2.1, afin de confirmer la pertinence de leur taille. Si la zone d'exclusion n'est pas de taille appropriée, le promoteur modifie la zone en conséquence;</li> <li>8.2.6 - établit une zone de surveillance tampon autour de la zone d'exclusion mise en place pour l'épaulard résident du Sud (Orcinus orca), afin de tenir compte du temps nécessaire pour lancer des procédures d'interruption ou de modification du travail avant que l'épaulard résident du Sud (Orcinus orca) n'entre dans la zone d'exclusion applicable;</li> <li>8.2.7 - surveille la présence de mammifères marins au sein de leurs zones d'exclusion respectives établies conformément à la condition 8.2.3, et, pour l'épaulard résident du Sud (Orcinus orca), au sein de la zone tampon établie conformément à la condition 8.2.6, pendant toutes les activités identifiées</li> </ul>	<p><b>Développement</b> – L'administration portuaire a entrepris l'élaboration, par un professionnel qualifié, du plan de détection et d'intervention concernant les mammifères marins, un sous-plan du PGEC. Le plan de détection et d'intervention concernant les mammifères marins répondra aux exigences en matière d'information spécifiées dans cette condition.</p> <p><b>Consultation avec les Premières Nations</b> – L'administration portuaire a tenu une consultation relativement au matériel initial élaboré pour le plan. La consultation a été entamée avant l'émission de la déclaration de décision et s'est poursuivie au cours de l'année de référence.</p> <p><b>Consultation avec les organismes gouvernementaux</b> – La consultation avec le MPO est en cours pour s'assurer que le plan sera conforme à l'ALP.</p>

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
	<p>conformément à la condition 8.2.2. Le promoteur effectue une surveillance visuelle toute l'année, à l'aide d'observateurs de mammifères marins en combinaison avec une surveillance non visuelle, afin d'observer si un mammifère marin pénètre dans la zone d'exclusion. Pour ce faire, le promoteur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 8.2.7.1 - détermine les exigences minimales de formation et d'expérience des observateurs de mammifères marins, afin qu'ils puissent déterminer, vérifier et surveiller les zones d'exclusion et enregistrer l'emplacement et le comportement des mammifères marins observés;</li> <li>• 8.2.7.2 - élabore et met en œuvre des procédures pour ajuster l'emplacement et le nombre d'observateurs de mammifères marins si des épaulards résidents du Sud (<i>Orcinus orca</i>) approchent des zones d'exclusion établies conformément à la condition 8.2.3 ou de la zone tampon établie conformément à la condition 8.2.6 ;</li> <li>• 8.2.7.3 - détermine le type et le placement des technologies de surveillance, notamment des technologies acoustiques passives ou d'autres technologies techniquement ou économiquement réalisables, qui pourraient comprendre les technologies infrarouges, à déployer pour détecter les cétacés;</li> <li>• 8.2.7.4 - élabore et met en œuvre des protocoles précisant les conditions selon lesquelles toute surveillance non visuelle pourrait être utilisée, notamment au cours de périodes de faible visibilité, d'obscurité et de brouillard;</li> <li>• 8.2.7.5 - élabore et met en œuvre des procédures permettant aux observateurs de mammifères marins de recevoir tout renseignement disponible sur la présence de cétacés dans la zone voisine de la zone d'évaluation locale des réseaux d'observation de baleines et d'utiliser ces renseignements relativement aux exigences d'observation visées à la condition 8.2.7 ;</li> <li>• 8.2.7.6 - élabore et met en œuvre des protocoles visant à documenter les cétacés observés dans le cadre du plan de détection des mammifères marins et d'intervention en la matière, et communique ces observations au réseau d'observation de cétacés de la Colombie-Britannique et à Pêches et Océans Canada;</li> <li>• 8.2.8 - élabore et met en œuvre des procédures d'arrêt des activités pour interrompre ou modifier les activités associées aux travaux visées à la condition 8.2.2, lorsque des mammifères marins sont présents dans leurs zones d'exclusion applicables établies conformément à la condition 8.2.3, notamment des protocoles de communication facilitant les procédures d'interruption des activités. Pour ce faire, le promoteur:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>• 8.2.8.1 - accorde l'autorité de lancement des procédures d'arrêt des activités à l'équipe de détection des mammifères marins;</li> <li>• 8.2.8.2 - lance les procédures d'interruption des activités avant l'entrée d'un épaulard résident du Sud (<i>Orcinus orca</i>) dans la zone d'exclusion établie conformément à la condition 8.2.3;</li> <li>• 8.2.8.3 - commence ou reprend les activités associées aux travaux visées à la condition 8.2.2 uniquement une fois qu'il a été visuellement confirmé que les mammifères marins ne sont pas présents au sein des zones d'exclusion applicables, ou si au moins 30 minutes se sont écoulées depuis la dernière observation du mammifère marin au sein des zones d'exclusion applicables;</li> </ul> </li> <li>• 8.2.9 - si des mammifères marins sont observés comme étant en détresse, en avertit Pêches et Océans Canada, et met en œuvre des mesures d'atténuation, y compris l'interruption, s'il est sécuritaire de le faire, ou la modification des activités associées aux travaux visées à la condition 8.2.2 en vue de gérer la situation de mammifères marins en détresse du fait du projet désigné, sous la supervision et à la satisfaction d'un professionnel qualifié .</li> </ul>	
<p>8.3 8.3.1 à 8.3.4</p>	<p>Le promoteur met en œuvre, en consultation avec Transports Canada et Pêches et Océans Canada, des technologies techniquement et économiquement réalisables pour réduire le bruit sous-marin lié aux activités d'accostage. Ce faisant, le promoteur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 8.3.1 - exige que les remorqueurs réduisent leur vitesse entre le bassin des remorqueurs et les zones d'arrivée et d'accostage lorsque des épaulards résidents du Sud (<i>Orcinus orca</i>) sont présents afin d'atténuer les effets acoustiques sur ceux-ci, s'il est réalisable et possible de le faire de façon sécuritaire;</li> <li>• 8.3.2 - évalue, avant l'exploitation, l'efficacité des technologies visant à réduire le bruit sous-marin</li> </ul>	<p>Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.</p>

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
	<p>associé aux activités d'accostage, y compris l'utilisation de remorqueurs électriques. Le promoteur détermine, dans le cadre de son évaluation, si l'utilisation de la technologie augmenterait le bruit sous-marin aux fréquences auxquelles l'épaulard résident du Sud (<i>Orcinus orca</i>) est le plus sensible ou la mesure dans laquelle les effets environnementaux, autres que le bruit sous-marin, sont négatifs. Le promoteur soumet l'évaluation à l'Agence un an avant le début de l'exploitation et inclut les sources d'information et la méthodologie utilisées;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>8.3.3 - une fois l'évaluation initiale visée à la condition 8.3.2 terminée, effectue un examen tous les trois ans afin d'identifier et d'évaluer toutes les technologies nouvelles et émergentes de réduction du bruit sous-marin pour les activités d'accostage. Le promoteur effectue un examen jusqu'à ce qu'il ait déterminé, en consultation avec Transports Canada et Pêches et Océans Canada, qu'un examen n'est plus justifié. Les résultats de l'examen sont inclus dans le rapport annuel visé à la condition 2.10;</li> <li>8.3.4 - met en œuvre toute technologie de réduction du bruit sous-marin nouvelle ou émergente, techniquement et économiquement réalisable, pour les activités d'accostage, qui, selon le promoteur, dans le cadre d'un examen effectué conformément à la condition 8.3.2, est efficace pour réduire le bruit sous-marin associé aux activités d'accostage, sans accroître la mesure dans laquelle les autres effets environnementaux sont négatifs, et pour satisfaire aux exigences relatives à la sécurité des opérations. Le promoteur soumet ces mesures à l'Agence avant de les mettre en œuvre.</li> </ul>	
8.4	<p>Le promoteur, en consultation avec les groupes autochtones (Roberts Bank), Pêches et Océans Canada, la Garde côtière canadienne, l'Administration de pilotage du Pacifique et les autres autorités compétentes, élabore et met en œuvre des procédures de report, lorsque cela est nécessaire, du départ en journée de navires porte-conteneurs faisant escale dans la zone du projet désigné, afin d'atténuer les effets sur l'épaulard résident du Sud (<i>Orcinus orca</i>). Ces procédures incluent des protocoles de communication, une surveillance et des critères de détermination de la présence de baleines et des exigences en matière de sécurité et de réglementation. Dans le cadre de l'élaboration de ces procédures, le promoteur tient compte des répercussions potentielles des procédures sur les locataires du promoteur et les utilisateurs des installations du promoteur à Roberts Bank.</p>	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.
8.5	<p>Le promoteur évalue, en consultation avec les groupes autochtones (Roberts Bank), Pêches et Océans Canada, la Garde côtière canadienne, l'Administration de pilotage du Pacifique et les autres autorités compétentes, la faisabilité technique et économique des mesures d'atténuation de l'exposition des épaulards résidents du Sud (<i>Orcinus orca</i>) au bruit sous-marin attribuable au projet désigné la nuit à proximité du terminal maritime, y compris la faisabilité d'un système de surveillance acoustique passive en temps réel et d'un appareillage retardé la nuit. Si de telles mesures sont réalisables et efficaces pour réduire les effets acoustiques potentiels sur l'épaulard résident du Sud (<i>Orcinus orca</i>), le promoteur les met en œuvre en consultation avec Pêches et Océans Canada.</p>	<p><b>Développement</b> – L'administration portuaire a entrepris l'évaluation des mesures visant à atténuer l'exposition de l'épaulard résident du Sud au bruit sous-marin la nuit pendant l'exploitation.</p> <p><b>Consultation avec les Premières Nations</b> – L'administration portuaire a consulté les Premières Nations concernant les mesures visant à atténuer l'exposition de l'épaulard résident du Sud au bruit sous-marin pendant l'exploitation, et la consultation est en cours. La consultation a été entamée avant la publication de la déclaration de décision et s'est poursuivie au cours de l'année de référence.</p> <p><b>Consultation avec les organismes gouvernementaux</b> - L'administration portuaire a entamé une consultation concernant les mesures à prendre pour atténuer l'exposition de l'épaulard résident du Sud au bruit sous-marin dû à l'exploitation.</p>
8.6 8.6.1 à 8.6.8	<p>Le promoteur élabore, avant la construction et en consultation avec Pêches et Océans Canada, Transports Canada et les groupes autochtones (Roberts Bank), un programme de suivi comme le décrit le tableau C13 de l'annexe G du rapport de la commission d'examen fédérale pour vérifier la justesse de l'évaluation environnementale relativement aux changements dans les niveaux de bruit sous-marin et les effets connexes sur l'épaulard résident du Sud (<i>Orcinus orca</i>) à la suite de l'exploitation du terminal maritime. Le promoteur met en œuvre le programme de suivi conformément aux conditions 2.5 à 2.9. Dans le cadre du programme de suivi, le promoteur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>8.6.1 - établit les paramètres à utiliser pour déterminer les niveaux d'exposition de l'épaulard résident du Sud (<i>Orcinus orca</i>) au bruit attribuable à l'exploitation du terminal maritime, notamment la</li> </ul>	<p><b>Développement</b> – L'administration portuaire a entamé l'élaboration du PS des effets du bruit des opérations sous-marines sur l'épaulard résident du Sud.</p> <p><b>Consultation avec les Premières Nations</b> – L'administration portuaire a entamé une consultation avec les Premières Nations (Roberts Bank) concernant le PS des effets liés au bruit sous-marin sur l'épaulard résident du Sud.</p> <p><b>Consultation avec les organismes gouvernementaux</b> – Aucune mesure applicable n'a été prise au cours de l'année visée.</p>

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
	<p>moyenne annuelle du niveau de pression acoustique équivalent ou tout autre paramètre équivalent déterminé en consultation avec Pêches et Océans Canada;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 8.6.2 - établit des seuils fondés sur les effets prévus décrits dans l'IR2020-3 (numéro de référence 80054 du Registre canadien d'évaluation des impacts, numéro de document 2083) qui, s'ils sont dépassés, l'obligeraient à mettre en œuvre des mesures d'atténuation modifiées ou supplémentaires;</li> <li>• 8.6.3 - surveille le bruit sous-marin à l'aide d'hydrophones avant la construction et pendant l'exploitation. Le promoteur effectue la surveillance, au minimum, pendant 60 jours en hiver et 60 jours en été pour chaque année de surveillance;</li> <li>• 8.6.4 - détermine, à l'aide des données sur le bruit sous-marin recueillies dans le cadre des travaux de surveillance effectués conformément à la condition 8.6.3 et à l'aide des modèles acoustiques élaborés dans l'IR2020-3 (numéro de référence 80054 du Registre canadien d'évaluation des impacts, numéro de document 2083), les niveaux d'exposition de l'épaulard résident du Sud (Orcinus orca) au bruit attribuable à l'exploitation du terminal maritime;</li> <li>• 8.6.5 - évalue et détermine si les estimations des niveaux d'exposition au bruit attribuables à l'exploitation du terminal maritime sont conformes aux prévisions dans l'IR2020-3 (numéro de référence 80054 du Registre canadien d'évaluation des impacts, numéro de document 2083);</li> <li>• 8.6.6 - si les résultats de la modélisation visée à la condition 8.6.4 démontrent que les niveaux d'exposition au bruit dépassent les niveaux prévus dans l'IR2020-3 (numéro de référence 80054 du Registre canadien d'évaluation des impacts, numéro de document 2083), consulte les groupes autochtones (Roberts Bank), les groupes autochtones (transport maritime), Transports Canada, Pêches et Océans Canada et les autres autorités fédérales compétentes pour déterminer si des mesures modifiées ou supplémentaires sont nécessaires pour atténuer tout effet négatif potentiel sur l'épaulard résident du Sud (Orcinus orca) et détermine ces mesures;</li> <li>• 8.6.7 - si les mesures modifiées ou supplémentaires qui sont déterminées conformément à la condition 8.6.6 comme étant les plus efficaces pour atténuer les effets acoustiques sur l'épaulard résident du Sud (Orcinus orca) sont sous la charge et le contrôle du promoteur, celui-ci les met en œuvre. Le promoteur soumet ces mesures à l'Agence avant de les mettre en œuvre;</li> <li>• 8.6.8 - surveille l'efficacité de toute technologie mise en œuvre conformément à la condition 8.3</li> </ul>	
<p>8.7 8.7.1</p>	<p>Le promoteur exige par contrat que l'exploitant du terminal oblige les navires porte-conteneurs faisant escale au projet désigné à participer à l'initiative de ralentissement des navires du Programme d'observation et de soutien aux cétacés (ECHO), ou à tout programme équivalent futur, visant à réduire les effets potentiels sur les cétacés des navires porte-conteneurs faisant escale au projet désigné. Dans le cadre du rapport annuel visé à la condition 2.10, le promoteur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 8.7.1 - demande et met à la disposition de l'Agence les rapports sur les niveaux de bruit sous-marin liés aux navires porte-conteneurs faisant escale au projet désigné et au port de Vancouver, mesurés et disponibles dans le cadre du Programme d'observation et de soutien aux cétacés (ECHO), ou de tout autre programme équivalent futur, pendant toute la durée de l'exploitation.</li> </ul>	<p>Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.</p>
<p>8.8 8.8.1 à 8.8.3</p>	<p>Le promoteur gère le bruit sous-marin produit par le transport maritime lié au projet désigné de manière à éviter les effets négatifs sur l'épaulard résident du Sud (Orcinus orca). Ce faisant, le promoteur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 8.8.1 - établit, par la modélisation du bruit sous-marin, au plus tôt deux ans avant le début de l'exploitation, les niveaux de référence du bruit sous-marin produit par les navires porte-conteneurs faisant escale dans le port de Vancouver, en consultation avec Transports Canada et à la satisfaction de Pêches et Océans Canada. Ce faisant, le promoteur:</li> <li>• 8.8.1.1 - établit les niveaux de bruit sous-marin pour toutes les classes de taille de navires porte-conteneurs faisant escale dans le port de Vancouver;</li> <li>• 8.8.1.2 - établit, par la modélisation du bruit sous-marin, les niveaux de référence ainsi que la répartition spatiale et temporelle du bruit sous-marin dans l'habitat essentiel de l'épaulard résident du Sud (Orcinus orca) produit par les navires porte-conteneurs faisant escale dans le port de Vancouver;</li> <li>• 8.8.2 - évite, tout au long de l'exploitation, les effets négatifs sur l'épaulard résident du Sud (Orcinus</li> </ul>	<p>Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.</p>

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
	<p>orca) en maintenant les niveaux de bruit sous-marin inférieurs ou égaux à la valeur de référence établie à la condition 8.8.1. Ce faisant, avant le début de l'exploitation et en consultation avec Transports Canada et à la satisfaction de Pêches et Océans Canada, le promoteur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 8.8.2.1 - élabore un cadre de surveillance du bruit sous-marin ;</li> <li>• 8.8.2.2 - établit des seuils de bruit sous-marin qui indiqueraient la nécessité de mesures d'atténuation modifiées ou supplémentaires pour maintenir les niveaux de bruit sous-marin inférieurs ou égaux à la valeur de référence établie à la condition 8.8.1;</li> <li>• 8.8.2.3 - détermine des mesures d'atténuation modifiées ou supplémentaires, conformes aux initiatives du gouvernement du Canada visant à réduire le bruit sous-marin, mais pas restreintes à celles-ci, à entreprendre si les niveaux de bruit sous-marin atteignent les seuils établis. Ces mesures peuvent comprendre, mais sans s'y limiter, les suivantes:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>• 8.8.2.3.1 - des réductions obligatoires de la vitesse des navires en plus de celles exigées conformément à la condition 8.3</li> <li>• 8.8.2.3.2 - des mesures compensatoires pour le bruit sous-marin dans l'habitat essentiel de l'épaulard résident du Sud (Orcinus orca) dans la mer des Salish;</li> <li>• 8.8.2.3.3 - toute autre mesure de gestion des navires ou action nécessaire connexe;</li> </ul> </li> <li>• 8.8.2.4 - met en œuvre, pendant l'exploitation, les mesures d'atténuation modifiées ou supplémentaires déterminées à la condition 8.8.2.3 si les niveaux de bruit sous-marin atteignent les seuils établis à la condition 8.8.2.2;</li> <li>• 8.8.3 - examine et met à jour, en consultation avec Transports Canada et à la satisfaction de Pêches et Océans Canada, les mesures prises en réponse à la condition 8.8.2, cinq et dix ans après le début de l'exploitation.</li> </ul>	
8.9	<p>Le promoteur, avant et tout au long de l'exploitation, distribue la brochure de sensibilisation relative aux mammifères marins Marine Mammals of the Roberts Bank Area and Mariner's Guide to Whales, Dolphins, Porpoises of Western Canada, ou tout document équivalent futur, aux pilotes travaillant au sein du port de Vancouver.</p>	<p>Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.</p>
8.10	<p>Le promoteur signe, à titre de partie à l'Accord de conservation en vertu de l'article 11 de la Loi sur les espèces en péril pour appuyer le rétablissement de l'épaulard résident du Sud, pour un renouvellement de cinq ans de l'accord, ou son équivalent, si les autres parties de l'accord acceptent également.</p>	<p>L'administration portuaire travaille en collaboration avec les parties pour mettre à jour l'accord en matière de conservation de l'épaulard résident du Sud et le prolonger de cinq ans.</p>
8.11	<p>Le promoteur participe, à la demande d'une autorité fédérale compétente, aux initiatives régionales visant à la gestion et au rétablissement efficaces de l'épaulard résident du Sud (Orcinus orca), notamment le Plan de protection des océans, l'Initiative de protection des baleines, ou toute autre initiative équivalente, et toute autre initiative soutenant les objectifs de rétablissement de l'épaulard résident du Sud (Orcinus orca) décrits dans le Plan d'action pour les épaulards résidents du Sud et du Nord .</p>	<p>L'administration portuaire dirige le programme ECHO (Amélioration de l'observation et de l'habitat des cétacés) et travaille avec un large éventail de partenaires et de conseillers pour élaborer et mettre en œuvre des initiatives qui se traduisent par une réduction quantifiable des menaces pesant sur les baleines du fait des activités de transport maritime. Les initiatives du programme ECHO au cours de l'année de référence comprenaient :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise en œuvre du ralentissement volontaire des navires dans le détroit de Haro et le passage Boundary en 2023</li> <li>• Mise en œuvre du déplacement latéral côtier volontaire dans le détroit de Juan De Fuca en 2023</li> <li>• Mise en œuvre du ralentissement volontaire des navires des hauts fonds Swiftsure en 2023</li> </ul> <p>Le ralentissement saisonnier et les activités de déplacement latéral font partie d'un ensemble d'actions régionales coordonnées et mises en œuvre dans le cadre du plan de protection des océans et de l'initiative pour les baleines, afin de soutenir la reconstitution de la population d'épaulards résidents du Sud.</p> <p>Au cours de l'année de référence, l'administration portuaire n'a pas reçu de demande de la part d'une autorité fédérale compétente pour participer à une autre initiative régionale liée à la gestion et à la reconstitution de la population d'épaulards résidents du Sud.</p>
8.12	<p>Le promoteur participe, à la demande d'une autorité fédérale compétente, aux initiatives régionales visant à gérer une réduction globale nette des bruits sous-marins dus à la circulation de navires commerciaux.</p>	<p>L'administration portuaire continue de diriger la gestion du programme ECHO et travaille avec un large éventail de partenaires et de conseillers afin d'élaborer et de mettre en œuvre des initiatives qui se traduisent par une réduction quantifiable du bruit sous-marin dû au trafic des navires commerciaux. Les initiatives du programme ECHO au cours de l'année de référence comprenaient :</p>

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en œuvre du ralentissement volontaire des navires dans le détroit de Haro et le passage Boundary en 2023</li> <li>Mise en œuvre du déplacement latéral côtier volontaire dans le détroit de Juan De Fuca en 2023</li> <li>Mise en œuvre du ralentissement volontaire des navires des hauts fonds Swiftsure en 2023</li> </ul> <p>Le ralentissement saisonnier et les activités de déplacement latéral font partie d'un ensemble d'actions régionales coordonnées et mises en œuvre dans le cadre du plan de protection des océans et de l'initiative pour les baleines, afin de soutenir la reconstitution de la population d'épaulards résidents du Sud.</p> <p>Au cours de l'année de référence, l'administration portuaire n'a pas reçu de demande de la part d'une autorité fédérale compétente pour participer à une autre initiative régionale liée à la gestion du bruit sous-marin dû au trafic des navires commerciaux.</p>
8.13	Le promoteur participe, à la demande d'une autorité fédérale compétente, aux initiatives régionales visant à cerner les parties de la mer des Salish où le transport maritime chevauche spatialement et temporellement l'utilisation de l'habitat de l'épaulard résident du Sud ( <i>Orcinus orca</i> ).	L'administration portuaire n'a pas reçu de demande de la part d'une autorité fédérale compétente pour participer à une initiative régionale visant à identifier les zones de chevauchement entre l'utilisation de l'habitat de l'épaulard résident du Sud et la navigation maritime.

## 9. Végétation terrestre et milieux humides

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
9.1 9.1.1 à 9.1.3	<p>Le promoteur met en œuvre des mesures propres aux sites afin de surveiller et de contrôler les espèces végétales envahissantes avant et pendant la construction, et pendant au moins cinq ans après la construction d'habitats compensatoires, notamment en:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>9.1.1 - limitant, en consultation avec le ministère des Forêts de la Colombie-Britannique, la dissémination de graines de spartine anglaise (<i>Spartina anglica</i>) avant et pendant la construction;</li> <li>9.1.2 - gérant et éliminant, en consultation avec le ministère des Forêts de la Colombie-Britannique, la spartine anglaise (<i>Spartina anglica</i>) existante dans la zone du projet désigné;</li> <li>9.1.3 - gérant et éliminant les espèces végétales envahissantes trouvées dans les habitats compensatoires construits dans le cadre du projet désigné.</li> </ul>	<p><b>Développement</b> – Les mesures visant à surveiller et à contrôler les espèces de plantes envahissantes avant et pendant la construction seront incluses dans le plan de gestion des espèces envahissantes marines et terrestres. L'administration portuaire a entamé l'élaboration des grandes lignes du plan de gestion des espèces invasives marines et terrestres pendant la phase de construction, un sous-plan du PGEC.</p> <p><b>Consultation avec les organismes gouvernementaux</b> – Aucune mesure applicable n'a été prise au cours de l'année de référence.</p>
9.2 9.2.1 à 9.2.7	<p>Le promoteur élabore, avant la construction et en consultation avec Environnement et Changement climatique Canada, le ministère de l'Intendance des Terres, de l'Eau et des Ressources de la Colombie-Britannique et les groupes autochtones (Roberts Bank), un plan compensatoire pour les milieux humides qui tient compte des principes décrits dans le Cadre opérationnel pour l'utilisation d'allocations de conservation d'Environnement et Changement climatique Canada, répond à l'objectif d'aucune perte nette de la Politique fédérale sur la conservation des terres humides (Gouvernement du Canada, 1991) et inclut des mesures compensant les effets environnementaux négatifs résiduels sur les fonctions des milieux humides dus au projet désigné ne pouvant pas être évités ou réduits et n'étant pas déjà pris en compte dans les plans compensatoires exigés conformément à la condition 7.11. Le promoteur commence à mettre en œuvre le plan compensatoire pendant la construction. Dans le cadre de la mise en œuvre du plan compensatoire, le promoteur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>9.2.1 - détermine la zone compensatoire exigée pour chaque milieu humide et ses fonctions associées après la mise en œuvre des exigences en matière de compensation définies dans les plans compensatoires visés à la condition 7.11 et devant être incluse dans le plan compensatoire relatif aux milieux humides;</li> <li>9.2.2 - délimite, en fonction des données de terrain, tous les habitats de milieu humide qui seront perdus du fait du projet désigné;</li> </ul>	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
	<ul style="list-style-type: none"> <li>9.2.3 - détermine l'habitat compensatoire adéquat à utiliser pour compenser la perte d'habitat de milieu humide visée à la condition 9.2.2, notamment en donnant la priorité aux milieux humides dans la zone d'évaluation locale indiquée à la figure 11-1 de l'étude d'impact environnemental. Pour les milieux humides situés hors de la zone d'évaluation locale, le promoteur favorise des sites aussi proches que possible du projet désigné et reflétant des fonctions de milieu humide équivalentes aux milieux humides perdus;</li> <li>9.2.4 - donne la priorité à la restauration des milieux humides plutôt qu'à l'amélioration, ainsi qu'à l'amélioration des milieux humides plutôt qu'à la création de tels milieux;</li> <li>9.2.5 - tient compte des délais, des limitations techniques et de l'incertitude lors de la réalisation de l'objectif de zéro perte nette, conformément à la Politique fédérale sur la conservation des terres humides (Gouvernement du Canada, 1991);</li> <li>9.2.6 - a recours, si cela est réalisable techniquement, à des plantes de milieu humide indigènes à la zone du projet désigné, importantes pour les groupes autochtones (Roberts Bank) et présentant une valeur pour les oiseaux migrateurs, notamment des plantes préservées conformément à la condition 9.3;</li> <li>9.2.7 - inclut des habitats compensatoires de marais intertidaux pour promouvoir la croissance de plantes indigènes qui compenseraient la perte ou la dégradation, du fait de l'agrandissement de la jetée, des communautés écologiques figurant sur les listes rouge et bleue du Centre de données de la conservation de la Colombie-Britannique indiquées à la figure 11-5 du rapport de la commission d'examen.</li> </ul>	
9.3	<p>Le promoteur, en consultation avec les groupes autochtones (Roberts Bank), préserve et transplante des plantes indigènes, notamment les communautés écologiques figurant sur les listes rouge et bleue du Centre de données de la conservation de la Colombie-Britannique et celles d'intérêt pour les groupes autochtones (Roberts Bank), avant de supprimer la végétation des habitats des milieux humides. Le promoteur déplace les plantes préservées vers les zones rétablies ou les habitats compensatoires visés à la condition 9.2, si cela est réalisable techniquement. En consultation avec les groupes autochtones (Roberts Bank), le promoteur élabore des critères permettant d'évaluer la réussite de la transplantation .</p>	<p><b>Développement</b> – Les critères pour évaluer la réussite de la transplantation seront inclus dans le plan de gestion des milieux humides. L'administration portuaire a entamé l'élaboration du plan de gestion des milieux humides, un sous-plan du PGEC.</p> <p><b>Consultation avec les Premières Nations</b> – L'administration portuaire a entamé une consultation préliminaire concernant l'élaboration du plan de gestion des milieux humides.</p>
9.4 9.4.1 à 9.4.4	<p>Le promoteur élabore, avant la construction et en consultation avec Environnement et Changement climatique Canada, Ressources naturelles Canada, le ministère de l'Intendance des Terres, de l'Eau et des Ressources de la Colombie-Britannique, la Première Nation de Tsawwassen, les Musqueam et les autres groupes autochtones (Roberts Bank), un programme de suivi afin de juger de l'efficacité du plan compensatoire relatif aux milieux humides visé à la condition 9.2 ainsi que la justesse de l'évaluation environnementale relativement aux effets du projet désigné sur les milieux humides. Le promoteur tient compte de la mise en œuvre des mesures compensatoires menée conformément à la condition 7.11 et du programme de suivi associé lors de la mise en œuvre du programme et le met en œuvre conformément aux conditions 2.5 à 2.9. Dans le cadre du programme de suivi, le promoteur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>9.4.1 - établit des normes de rendement pour les fonctions des milieux humides, y compris les critères selon lesquels ces fonctions seront mesurées;</li> <li>9.4.2 - surveille, en faisant appel à un professionnel qualifié, les habitats compensatoires de milieu humide qui ne sont pas inclus dans le plan compensatoire requis conformément à la condition 7.11, à la même fréquence que la surveillance des habitats compensatoires déterminés dans l'autorisation en vertu de la Loi sur les pêches, jusqu'à ce que les normes de rendement aient été respectées;</li> <li>9.4.3 - surveille les effets du terminal maritime, de la jetée élargie et du bassin étendu des remorqueurs sur les milieux humides qui sont susceptibles d'être affectés par le terminal maritime, la jetée élargie et le bassin étendu des remorqueurs, y compris:             <ul style="list-style-type: none"> <li>9.4.3.1 - les communautés écologiques figurant sur les listes rouge et bleue du Centre de données de la conservation de la Colombie-Britannique dans la zone d'évaluation locale qui sont susceptibles d'être touchées par le terminal maritime, la jetée élargie et le bassin étendu des remorqueurs</li> </ul> </li> </ul>	<p>Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.</p>

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
	indiquées à la figure IR-11-22-A dans la réponse à la demande de renseignement 11-22 (numéro de référence 80054 du Registre canadien d'évaluation d'impact, numéro de document 1275); <ul style="list-style-type: none"> <li>9.4.3.2 - les marais intertidaux, notamment à Brunswick Point, qui sont susceptibles d'être touchés par la construction et l'exploitation du terminal maritime, de la jetée élargie et du bassin étendu des remorqueurs;</li> <li>9.4.4 - identifie et met en œuvre des mesures d'atténuation supplémentaires ou modifiées si, après dix ans, la surveillance effectuée conformément à la condition 9.4.2 indique que les normes de rendement établies conformément à la condition 9.4.1 n'ont pas été respectées ou ne devraient pas l'être dans les délais prévus ou ne le sont plus et/ou si la surveillance effectuée conformément à la condition 9.4.3 indique que les effets du projet désigné dépassent ceux prévus dans l'évaluation environnementale .</li> </ul>	

## 10. Avifaune

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
10.1	Le promoteur réalise le projet désigné de manière à protéger les oiseaux migrateurs et à éviter de les blesser, de les tuer ou de les perturber ou encore de détruire, de perturber ou de prendre leurs nids ou leurs œufs. À cet égard, le promoteur tient compte des Lignes directrices pour éviter de nuire aux oiseaux migrateurs d'Environnement et Changement climatique Canada.	Les mesures visant à mener à bien le projet de manière à protéger les oiseaux migrateurs et à éviter de blesser, de tuer ou de déranger les oiseaux migrateurs, ou de détruire, de déranger ou de prendre leurs nids ou œufs seront incluses dans le plan de gestion de la végétation terrestre et de la faune. L'administration portuaire a entamé l'élaboration des grandes lignes du plan de gestion de la végétation terrestre et de la faune pendant la phase de construction, un sous-plan du PGEC.
10.2	Le promoteur, avant la construction et en consultation avec des experts qualifiés et reconnus internationalement qui possèdent des données ou des connaissances spécialisées en écologie du biofilm et dans d'autres domaines pertinents, les groupes autochtones (Roberts Bank) et Environnement et Changement climatique Canada, documente les méthodes et pratiques exemplaires visant à créer un habitat de biofilm, y compris les détails de la production de lipides, en faisant des références particulières aux acides gras se trouvant dans l'estuaire du fleuve Fraser. Le promoteur publie un document rassemblant les résultats de ces travaux sur son site Web et le transmet à l'Agence avant la construction. Le promoteur intègre à ce document les connaissances actuelles et scientifiques jugées par les pairs et met ce document à jour la 2 <sup>e</sup> , la 5 <sup>e</sup> et la 10 <sup>e</sup> année après la fin de la construction en utilisant les connaissances et sciences émergentes, notamment la science et les connaissances élaborées conformément aux conditions 10.3 et 10.4 .	<p><b>Développement</b> – L'administration portuaire a documenté les méthodes et les meilleures pratiques pour créer un habitat biofilm, y compris les détails sur la production de lipides, avec une référence spécifique aux acides gras dans l'estuaire du fleuve Fraser, sous la forme d'un manuel préliminaire de création d'habitat biofilm. Dans le cadre de l'élaboration du manuel, l'administration portuaire a intégré les commentaires d'experts locaux et internationaux qualifiés, ainsi que les connaissances autochtones, les connaissances actuelles et la science évaluée par les pairs. Le manuel sera finalisé et publié au cours des prochaines années.</p> <p><b>Consultation avec les Premières Nations</b> – L'administration portuaire a consulté les Premières Nations (Roberts Bank) concernant le manuel de création d'habitat biofilm, y compris la fourniture d'une ébauche du manuel pour examen et commentaires. La consultation a été entamée avant la publication de la déclaration de décision et s'est poursuivie au cours de l'année de référence.</p> <p><b>Consultation avec les organismes gouvernementaux</b> – La consultation avec ECCC a été entamée avant la publication de la déclaration de décision, notamment la fourniture d'une ébauche du manuel pour examen, et s'est poursuivie au cours de l'année de référence.</p>
10.3 10.3.1	Le promoteur élabore, en consultation avec les groupes autochtones (Roberts Bank) et Environnement et Changement climatique Canada, et met en œuvre avant l'exploitation du projet désigné, la création ou l'amélioration d'habitats de biofilm à l'appui de la population de bécasseaux d'Alaska (Calidris mauri) dans la région des basses terres continentales. Ce faisant, le promoteur: <ul style="list-style-type: none"> <li>10.3.1 conçoit et met en œuvre des activités de création ou d'amélioration d'habitats de biofilm, notamment toute activité de création ou d'amélioration d'habitats de biofilm incluse dans tout plan compensatoire de milieux humides élaboré conformément à la condition 9.2 et toute activité de création ou d'amélioration d'habitats de biofilm mise en œuvre en tant que mesure d'atténuation conformément à la condition 2.5.5, ou 9.4.4, en utilisant les méthodes et les meilleures pratiques documentées conformément à la condition 10.2. Si ces méthodes et meilleures pratiques ne peuvent être utilisées pour les activités de création ou d'amélioration d'habitats de biofilm entreprises par le promoteur, celui-ci explique les raisons et les méthodes ou pratiques de rechange utilisées. Le promoteur présente les raisons et les méthodes ou pratiques de rechange utilisées à l'Agence, aux</li> </ul>	<p><b>Développement</b> – L'administration portuaire a commencé à élaborer la création ou l'amélioration de l'habitat biofilm pour soutenir le bécasseau d'Alaska, avant la publication de la déclaration de décision. Plus précisément, l'administration portuaire a déterminé les critères de sélection du site et a identifié et évalué plusieurs sites potentiels de création ou d'amélioration de l'habitat biofilm. Ces activités ont été menées en tenant compte des meilleures pratiques documentées conformément au manuel de création d'habitat biofilm provisoire requis dans la condition 10.2.</p> <p><b>Consultation avec les Premières Nations</b> – L'administration portuaire a consulté les Premières Nations (Roberts Bank) concernant les critères de sélection du site et les emplacements possibles pour la création ou l'amélioration de l'habitat biofilm. La consultation a été entamée avant l'émission de la déclaration de décision et s'est poursuivie au cours de l'année de référence.</p> <p><b>Consultation avec les organismes gouvernementaux</b> – L'administration portuaire a entamé une consultation avec ECCC concernant les critères de sélection des sites et les emplacements possibles pour la</p>

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
	groupes autochtones (Roberts Bank) et à Environnement et Changement climatique Canada.	création ou l'amélioration de l'habitat biofilm.
10.4 10.4.1 à 10.4.5	<p>Le promoteur élabore, en consultation avec les groupes autochtones (Roberts Bank), Environnement et Changement climatique Canada, les autorités compétentes et des experts qualifiés qui possèdent des données ou des connaissances spécialisées en écologie du biofilm et dans d'autres domaines pertinents, et met en œuvre avant la construction et pendant celle-ci un programme de suivi pour vérifier les changements que pourrait causer le projet désigné sur la salinité et les effets prévus de ces changements sur le biofilm et les bécasseaux d'Alaska (<i>Calidris mauri</i>). Le promoteur met en œuvre le programme de suivi conformément aux conditions 2.5 à 2.9. Dans le cadre de ce programme, le promoteur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>10.4.1 - détermine les paramètres de surveillance, les méthodes et les seuils, et présente ceux-ci à l'Agence aux fins d'examen et de commentaires par un organisme scientifique indépendant établi par l'Agence. Les seuils doivent comprendre les seuils au-delà desquels un effet environnemental négatif potentiel sur le biofilm ou les bécasseaux d'Alaska (<i>Calidris mauri</i>) est susceptible de se produire à la suite d'un changement de la salinité dû au projet désigné;</li> <li>10.4.2 - établit, avant la construction, les conditions de référence, en tenant compte de la variabilité, pour les paramètres établis conformément à la condition 10.4.1;</li> <li>10.4.3 - surveille, pendant un minimum de 36 mois immédiatement après la construction de la digue de confinement du bassin est du terminal maritime, les paramètres établis conformément à la condition 10.4.1 et les compare aux seuils établis conformément à la condition 10.4.1;</li> <li>10.4.4 - soumet les données sur les conditions de référence établies conformément à la condition 10.4.2 et les résultats de la surveillance menée conformément à la condition 10.4.3 à l'Agence aux fins d'examen par l'organisme scientifique indépendant;</li> <li>10.4.5 - si la surveillance effectuée conformément à la condition 10.4.3 indique que des changements aux paramètres de surveillance attribuables au projet désigné dépassent les seuils établis à la condition 10.4.1 et que cela est confirmé par l'organisme scientifique indépendant, élabore et met en œuvre des mesures d'atténuation modifiées ou supplémentaires pour ramener les paramètres de surveillance sous les seuils ou pour compenser les effets. Ces mesures d'atténuation modifiées ou supplémentaires peuvent comprendre des activités de création et d'amélioration d'habitats de biofilm et la restructuration ou l'enlèvement d'infrastructures.</li> </ul>	<p><b>Développement</b> – L'administration portuaire a commencé à élaborer le PS de la salinité, du biofilm et du bécasseau d'Alaska. Plus précisément, l'administration portuaire a commencé l'élaboration des paramètres et des méthodes de contrôle conformément à la condition 10.4.1 et a entamé la collecte de données préliminaires afin de contribuer à l'élaboration du PS.</p> <p><b>Consultation avec les Premières Nations</b> – L'administration portuaire a entamé une consultation avec les Premières Nations (Roberts Bank). Les tableaux de réponses aux commentaires relatifs à la consultation sur cette condition à ce jour sont fournis dans l'<b>annexe B</b>.</p> <p><b>Consultation avec les organismes gouvernementaux</b> - L'administration portuaire a entamé une consultation avec les organismes gouvernementaux, y compris ECCC et le MPO. Le MPO a été déterminé comme étant une autorité compétente dans le domaine technique de la salinité des colonnes d'eau.</p> <p><b>Consultation avec des personnes qualifiées</b> – L'administration portuaire a entamé une consultation avec des personnes qualifiées ayant des informations ou des connaissances d'expert conformément à la condition 10.4.</p>
10.5 10.5.1 à 10.5.2	<p>Le promoteur, avant la construction et en consultation avec les groupes autochtones (Roberts Bank), Environnement et Changement climatique Canada, les autorités compétentes et des experts qualifiés qui possèdent des données ou des connaissances spécialisées en écologie du biofilm et dans d'autres domaines pertinents, élabore un programme de suivi pour vérifier la justesse de l'évaluation environnementale relativement aux effets du projet désigné sur la salinité, le biofilm et les bécasseaux d'Alaska (<i>Calidris mauri</i>), et il le met en œuvre pendant le reste de la construction non couverte par la condition 10.4 et l'exploitation. Le promoteur met en œuvre le programme de suivi conformément aux conditions 2.5 à 2.9. Dans le cadre de ce programme, le promoteur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>10.5.1 - effectue la surveillance à l'aide des paramètres et des méthodes établis conformément à la condition 10.4.1;</li> <li>10.5.2 - met en œuvre des mesures d'atténuation modifiées ou supplémentaires pour atténuer tout effet environnemental négatif sur les bécasseaux d'Alaska (<i>Calidris mauri</i>) d'un dépassement des</li> </ul>	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
	seuils établis conformément à la condition 10.4.1 dû au projet désigné.	
10.6	Le promoteur détermine, en consultation avec Environnement et Changement climatique Canada, Oiseaux Canada, le ministère des Transports et de l'Infrastructure de la Colombie-Britannique et les groupes autochtones (Roberts Bank), les types et les emplacements adéquats d'obstacles physiques et les installe dans les zones d'évaluation locale et/ou régionale indiquées aux figures 15-1 et 15-2 de l'étude d'impact environnemental, afin d'atténuer le risque de mortalité de l'effraie des clochers ( <i>Tyto alba</i> ) associé aux routes du fait du projet désigné. Avant l'exploitation, le promoteur installe les obstacles, de sorte qu'ils n'attirent pas d'autres espèces aviaires, notamment l'hirondelle rustique ( <i>Hirundo rustica</i> ), et conserve, lorsque cela est réalisable techniquement, l'habitat de chasse de l'effraie des clochers ( <i>Tyto alba</i> ) sur les bas-côtés herbeux des routes. Le promoteur entretient les obstacles tout au long de l'exploitation et tient compte de la durée de vie et des exigences d'entretien à long terme lors de la détermination des types et des emplacements des obstacle.	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.
10.7	Le promoteur détermine, en consultation avec Environnement et Changement climatique Canada, Oiseaux Canada et les groupes autochtones (Roberts Bank) et à la satisfaction d'un professionnel qualifié, le nombre et l'emplacement de structures de nidification artificielles qui doivent être installées dans la zone d'évaluation régionale indiquée à la figure 15-2 de l'étude d'impact environnemental, afin d'améliorer la productivité de l'effraie des clochers ( <i>Tyto alba</i> ). Le promoteur installe au moins cinq structures de nidification au cours de la première année de construction et les entretient tout au long de la construction et de l'exploitation.	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.
10.8	Le promoteur contribue aux programmes tiers d'établissement et d'entretien de l'habitat d'alimentation de l'effraie des clochers ( <i>Tyto alba</i> ) à proximité des structures de nidification artificielles existantes ou nouvellement installées.	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.
10.9	Le promoteur coiffe toute canalisation creuse en acier après son installation dans la zone du projet désigné et entretient ces coiffages tout au long de la construction et de l'exploitation.	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.
10.10	Le promoteur détermine, en consultation avec Environnement et Changement climatique Canada, la mesure dans laquelle les plans compensatoires nécessaires conformément aux conditions 7.11 et 9.2 concernent l'habitat d'alimentation du grand héron bleu ( <i>Ardea herodias</i> ), et compense la perte résiduelle de productivité de l'habitat d'alimentation du grand héron bleu ( <i>Ardea herodias</i> ) dans la partie intertidale de la zone d'évaluation locale indiquée à la figure 15-1 de l'étude d'impact environnemental n'étant pas compensée autrement.	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.
10.11	Le promoteur détermine, en consultation avec le ministère des Transports et de l'Infrastructure de la Colombie-Britannique et Environnement et Changement climatique Canada, si la mise en œuvre de mesures visant à réduire les collisions potentielles d'oiseaux et de véhicules dans les zones d'évaluation locale et régionale qu'indique le promoteur aux figures 15-1 et 15-2 de l'étude d'impact environnemental (y compris des limites de vitesses réduites) est techniquement et économiquement réalisable. Si c'est le cas, le promoteur soumet ces mesures à l'Agence avant la construction. Le promoteur veille à ce que les véhicules associés au projet désigné respectent ces mesures au cours de la construction et de l'exploitation dans la zone du projet désigné.	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
10.12	Le promoteur élabore et met en œuvre des mesures visant à sensibiliser les employés, les entrepreneurs et les conducteurs de camions associés au projet désigné pouvant rencontrer des espèces fauniques dans la zone du projet désigné, afin de réduire les collisions entre les oiseaux et les véhicules.	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.
10.13	Le promoteur élabore, avant chaque phase du projet désigné, en consultation avec Environnement et Changement climatique Canada et Metro Vancouver et à la satisfaction d'un professionnel qualifié, des mesures de gestion des déchets, afin de réduire au minimum la production de déchets et d'éviter de blesser des oiseaux. Le promoteur met en œuvre ces mesures au cours de la phase pertinente du projet désigné et les soumet à l'Agence avant de les mettre en œuvre.	<p><b>Développement</b> – Des mesures de gestion des déchets visant à réduire au minimum la production de déchets et à éviter les préjudices aux oiseaux seront incluses dans le plan de gestion des déchets. L'administration portuaire a entamé l'élaboration des grandes lignes du plan de gestion des déchets de la phase de construction, un sous-plan du PGEC.</p> <p><b>Consultation avec les organismes gouvernementaux</b> – Aucune mesure applicable n'a été prise au cours de l'année visée.</p>
10.14	Le promoteur élabore et met en œuvre, en consultation avec les groupes autochtones (Roberts Bank), des protocoles pour informer les groupes autochtones (Roberts Bank) de toute mortalité d'oiseaux dans la zone du projet désigné et permettre la récolte sécuritaire des oiseaux et leur utilisation par les groupes autochtones (Roberts Bank).	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.
10.15	Le promoteur élabore, avant la construction et en consultation avec Environnement et Changement climatique Canada et les groupes autochtones (Roberts Bank), un programme de suivi tel que le décrit le tableau C4 de l'annexe G du rapport de la commission d'examen fédérale, afin de vérifier la justesse de l'évaluation environnementale et de juger de l'efficacité des mesures d'atténuation relativement à l'abondance et à l'utilisation de l'habitat d'alimentation du grand héron bleu ( <i>Ardea herodias</i> ), notamment tout habitat créé du fait de la condition 10.10. Le promoteur met en œuvre le programme de suivi conformément aux conditions 2.5 à 2.9.	<p><b>Développement</b> – L'administration portuaire a commencé à élaborer le PS du grand héron, y compris la collecte de données préliminaires comme base pour l'élaboration de la conception de l'étude de contrôle.</p> <p><b>Consultation avec les Premières Nations</b> – L'administration portuaire a entamé une consultation avec les Premières Nations (Roberts Bank) concernant l'élaboration du PS du grand héron avant la publication de la déclaration de décision. Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.</p> <p><b>Consultation avec les organismes gouvernementaux</b> – Aucune mesure applicable n'a été prise au cours de l'année visée.</p>
10.16	Le promoteur élabore, avant la construction et en consultation avec Environnement et Changement climatique Canada, le ministre de l'Environnement et de la Stratégie sur les changements climatiques de la Colombie-Britannique, la Ville de Delta, la Ville de Richmond et les groupes autochtones (Roberts Bank), un programme de suivi tel que le décrit le tableau C21 de l'annexe G du rapport de la commission d'examen fédérale, afin de juger de l'efficacité des mesures d'atténuation quant aux structures de nidification artificielles pour l'effraie des clochers ( <i>Tyto alba</i> ) installées conformément à la condition 10.7 dans les zones d'évaluation locale et régionale. Le promoteur met en œuvre le programme de suivi conformément aux conditions 2.5 à 2.9.	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.
10.17 10.17.1	<p>Le promoteur élabore, avant la construction et en consultation avec Environnement et Changement climatique Canada, le ministre de l'Environnement et de la Stratégie sur les changements climatiques de la Colombie-Britannique, le ministre des Transports et de l'Infrastructure de la Colombie-Britannique et les groupes autochtones (Roberts Bank), un programme de suivi tel que le décrit le tableau C17 de l'annexe G du rapport de la commission d'examen fédérale, afin de vérifier la justesse de l'évaluation environnementale dans la zone d'évaluation locale indiquée à la figure 15-1 de l'étude d'impact environnemental et de juger de l'efficacité des mesures d'atténuation relatives à l'effraie des clochers (<i>Tyto alba</i>). Le promoteur met en œuvre le programme de suivi conformément aux conditions 2.5 à 2.9. Dans le cadre du programme de suivi, le promoteur:</p> <p>10.17.1 - surveille l'efficacité des obstacles physiques installés en vue de réduire les collisions de véhicules avec l'effraie des clochers (<i>Tyto alba</i>) et d'autres espèces aviaires, notamment l'hirondelle</p>	<p><b>Développement</b> – L'administration portuaire a entamé l'élaboration du PS de l'efficacité des mesures d'atténuation sur l'effraie des clochers.</p> <p><b>Consultation avec les Premières Nations</b> – L'administration portuaire a entamé une consultation avec les Premières Nations (Roberts Bank) concernant le PS de l'efficacité des mesures d'atténuation sur l'effraie des clochers avant la publication de la déclaration de décision. Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.</p> <p><b>Consultation avec les organismes gouvernementaux</b> – Aucune mesure applicable n'a été prise au cours de l'année visée.</p>

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
	rustique ( <i>Hirundo rustica</i> ), conformément à la condition 10.6.	
10.18	Le promoteur élabore, avant la construction et en consultation avec Environnement et Changement climatique Canada et les groupes autochtones (Roberts Bank), un programme de suivi tel que le décrit le tableau C18 de l'annexe G du rapport de la commission d'examen fédérale, afin de vérifier la justesse de l'évaluation environnementale relativement à l'abondance, la densité et la diversité des oiseaux plongeurs. Le promoteur met en œuvre le programme de suivi conformément aux conditions 2.5 à 2.9.	<p><b>Développement</b> – L'administration portuaire a entamé l'élaboration du PS des oiseaux plongeurs.</p> <p><b>Consultation avec les Premières Nations</b> – L'administration portuaire a entamé une consultation avec les Premières Nations (Roberts Bank) concernant le PS des oiseaux plongeurs. La consultation a été entamée avant la publication de la déclaration de décision. Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.</p> <p><b>Consultation avec les organismes gouvernementaux</b> – Aucune mesure applicable n'a été prise au cours de l'année visée.</p>
10.19 10.19.1	Le promoteur élabore, avant la construction et en consultation avec Environnement et Changement climatique Canada et les groupes autochtones (Roberts Bank), un programme de suivi tel que le décrit le tableau C19 de l'annexe G du rapport de la commission d'examen fédérale, afin de vérifier la justesse de l'évaluation environnementale relativement à l'effet de la lumière artificielle provenant du projet désigné sur la viabilité de la population d'oiseaux côtiers. Le promoteur met en œuvre le programme de suivi conformément aux conditions 2.5 à 2.9. Dans le cadre du programme de suivi, le promoteur:  10.19.1 - effectue des relevés des échouages d'oiseaux migrateurs provoqués par la lumière correspondant aux périodes pendant lesquelles on s'attend à des échouages dus à la lumière selon les renseignements méthodologiques fournis par Environnement et Changement climatique Canada.	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.
10.20	Le promoteur élabore, avant la construction et en consultation avec Environnement et Changement climatique Canada et les groupes autochtones (Roberts Bank), un programme de suivi afin de vérifier la justesse de l'évaluation environnementale et de juger de l'efficacité des mesures d'atténuation relatives à l'habitat de l'hirondelle rustique ( <i>Hirundo rustica</i> ). Le promoteur met en œuvre le programme de suivi conformément aux conditions 2.5 à 2.9.	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.

## 11. Plan de communication

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
11.1 11.1.1 à 11.1.5	Le promoteur élabore, avant la construction et en consultation avec les groupes autochtones (Roberts Bank), les groupes autochtones (transport maritime), les autorités compétentes et les utilisateurs commerciaux et récréatifs du milieu marin (y compris l'Association des pêcheurs de crabes de la zone de pêche I et le Lower Fraser Sport Fishing Advisory Committee), un plan de communication. Le promoteur met ce plan en œuvre pendant la construction et l'exploitation. Le plan comprend des mesures applicables à chaque phase du projet désigné, afin de fournir des renseignements à jour aux groupes autochtones (Roberts Bank), aux groupes autochtones (transport maritime) et aux utilisateurs commerciaux et récréatifs du milieu marin sur les activités associées à la construction et à l'exploitation du terminal maritime, de la jetée élargie et du bassin étendu des remorqueurs qui peuvent avoir des répercussions négatives sur la zone d'évaluation locale pour l'utilisation des terres et de l'eau indiquée à la figure 26-1 de l'étude d'impact environnemental. Dans le cadre du plan, le promoteur inclut: <ul style="list-style-type: none"> <li>11.1.1 - le type de renseignements à communiquer aux groupes autochtones (Roberts Bank), aux groupes autochtones (transport maritime) et aux utilisateurs commerciaux et récréatifs du milieu marin</li> </ul>	<p><b>Développement</b> – L'administration portuaire a entamé l'élaboration des grandes lignes du plan de communication avec les usagers de la mer pendant la phase de construction, un sous-plan du PGEC. Le plan de communication avec les usagers de la mer répondra aux exigences en matière d'information spécifiées dans cette condition.</p> <p><b>Consultation avec les Premières Nations</b> – L'administration portuaire a entamé une consultation concernant l'élaboration du plan de communication avec les usagers de la mer pour la construction.</p> <p><b>Consultation avec les organismes gouvernementaux</b> – Aucune mesure applicable n'a été prise au cours de l'année visée.</p>

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
	<p>sur la nature, l'emplacement, l'état et la progression des activités prévues et imprévues associées au projet désigné, notamment:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 11.1.1.1 - des renseignements sur les zones de fermeture de la navigation mises en place au cours de la construction ou de l'exploitation du projet désigné;</li> <li>• 11.1.1.2 - les horaires de circulation des navires associés au projet désigné;</li> <li>• 11.1.1.3 - les procédures relatives à la sécurité de la navigation et toute autre mesure que le promoteur met en œuvre pour atténuer les effets négatifs sur la navigation du fait du projet désigné.</li> <li>• 11.1.2 - les procédures de communication des renseignements visés à la condition 11.1.1 aux groupes autochtones (Roberts Bank), aux groupes autochtones (transport maritime) et aux utilisateurs commerciaux et récréatifs du milieu marin, y compris l'horaire et la fréquence de diffusion de ces renseignements;</li> <li>• 11.1.3 - les procédures permettant aux groupes autochtones (Roberts Bank) et aux groupes autochtones (transport maritime) de communiquer au promoteur des renseignements sur le moment, la durée et l'emplacement des activités de pêche à des fins alimentaires, sociales et rituelles et sur la façon dont les activités du projet désigné peuvent gêner cette pratique ;</li> <li>• 11.1.4 - les procédures permettant aux groupes autochtones (Roberts Bank), aux groupes autochtones (transport maritime) et aux utilisateurs commerciaux et récréatifs du milieu marin de fournir une rétroaction au promoteur quant aux effets négatifs associés à l'utilisation maritime du fait de la construction et de l'exploitation du terminal maritime, de la jetée élargie et du bassin étendu des remorqueurs, notamment les enjeux non anticipés et les interactions avec les autres utilisateurs;</li> <li>• 11.1.5 - les procédures permettant au promoteur de documenter les renseignements communiqués conformément à la condition 11.1.3 et la rétroaction reçue conformément à la condition 11.1.4, d'y répondre dans les meilleurs délais, ainsi que de démontrer ce qui a été fait pour y donner suite .</li> </ul>	

## 12. Utilisation actuelle des terres et des ressources à des fins traditionnelles

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
<p>12.1 12.1.1 à 12.1.3</p>	<p>Le promoteur permet l'accès aux zones de fermeture, notamment aux zones de fermeture de la navigation dont il a la charge et le contrôle, aux fins de récolte de crabes par les Autochtones à des fins domestiques, alimentaires, sociales et rituelles, dans la mesure où cet accès est sécuritaire. Pour ce faire, le promoteur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 12.1.1 - consulte la Première Nation de Tsawwassen, les Musqueam et les autres groupes autochtones (Roberts Bank) lors de l'élaboration et la mise en œuvre de zones de fermeture, notamment le moment, l'emplacement et l'étendue spatiale des zones de fermeture;</li> <li>• 12.1.2 - fournit, avant la mise en œuvre, les détails définitifs associés aux zones de fermeture visées à la condition 12.1.1, à la Première Nation de Tsawwassen, aux Musqueam, aux autres groupes autochtones (Roberts Bank) et à Pêches et Océans Canada, ainsi que toute mise à jour de ces renseignements;</li> <li>• 12.1.3 - en consultation avec la Première Nation de Tsawwassen, les Musqueam, les autres groupes autochtones (Roberts Bank) et Pêches et Océans Canada, élabore et met en œuvre des mesures répondant aux préoccupations en matière de sécurité ainsi qu'à l'aspect pratique, pour les membres de la Première Nation de Tsawwassen, des Musqueam et des autres groupes autochtones (Roberts Bank), de la récolte du crabe à des fins alimentaires, sociales et rituelles au sein des zones de fermeture de la navigation.</li> </ul>	<p><b>Développement</b> – L'administration portuaire a commencé à définir l'emplacement et l'étendue spatiale de la zone élargie de fermeture à la navigation, conformément à la condition 12.1.1, avant la publication de la déclaration de décision. Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.</p> <p><b>Consultation avec les Premières Nations</b> – L'administration portuaire a entamé une consultation avec la Première Nation Tsawwassen et Musqueam concernant l'emplacement et l'étendue spatiale de la zone de fermeture avant la publication de la déclaration de décision, et la consultation s'est poursuivie au cours de l'année de référence.</p>
<p>12.2</p>	<p>Le promoteur entreprend une étude sur l'utilisation de technologies et de méthodes de recharge pour la récolte du crabe à des fins alimentaires, sociales et rituelles dans la zone de fermeture de la navigation. Le promoteur élabore l'étude avant la construction, en consultation avec la Première Nation de Tsawwassen et les Musqueam et à la satisfaction de Pêches et Océans Canada, et il entreprend l'étude avant le</p>	<p><b>Développement</b> – L'administration portuaire a entamé l'élaboration d'une étude sur l'utilisation de technologies et de méthodes de recharge pour la pêche au crabe à des fins alimentaires, sociales et cérémoniales dans la zone de fermeture à la navigation. Plus précisément, l'administration portuaire a élaboré un mandat pour un comité directeur de l'étude.</p>

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
	<p>lancement des activités de construction du projet désigné. Le promoteur adapte l'étude au fil du temps, à mesure que de nouveaux renseignements sont obtenus, dans le but de cerner une option viable à long terme, à la satisfaction de Pêches et Océans Canada, qui permettrait à la Première Nation de Tsawwassen et aux Musqueam de récolter des crabes à des fins alimentaires, sociales et rituelles dans la zone de fermeture de la navigation, tout en respectant les exigences de réglementation et de sécurité. Le promoteur met en œuvre tout aspect de l'option viable à long terme identifiée dont il a la charge et le contrôle, tout au long de l'exploitation du projet désigné.</p>	<p><b>Consultation avec les Premières Nations</b> – L'administration portuaire a consulté la Première nation Tsawwassen et Musqueam concernant l'élaboration de l'étude. La consultation a été entamée avant l'émission de la déclaration de décision et s'est poursuivie au cours de l'année de référence.</p> <p><b>Consultation avec les organismes gouvernementaux</b> – L'administration portuaire a consulté le MPO concernant l'élaboration de l'étude avant la publication de la déclaration de décision et la consultation s'est poursuivie au cours de l'année de référence.</p>
12.3	<p>Le promoteur, avant la construction, travaille en collaboration avec les Musqueam et la Première Nation de Tsawwassen sur une initiative d'intendance visant à récupérer et à éliminer les engins de pêche perdus ou rejetés dans la région de Roberts Bank.</p>	<p>Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.</p>
12.4 12.4.1 à 12.4.4	<p>Le promoteur élabore, avant la construction et en consultation avec Transports Canada, les groupes autochtones (Roberts Bank) et les groupes autochtones (transport maritime), un programme de suivi pour vérifier les prévisions de l'évaluation environnementale en ce qui concerne les changements sur le plan du trafic des porte-conteneurs attribuables au projet désigné ainsi que les effets connexes sur l'usage courant des terres et des ressources à des fins traditionnelles par les groupes autochtones (Roberts Bank) et les groupes autochtones (transport maritime). Le promoteur met en œuvre le programme de suivi pendant la construction et l'exploitation conformément aux conditions 2.5 à 2.9. Dans le cadre du programme de suivi, le promoteur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 12.4.1 – surveille le nombre, la capacité fondée sur l'équivalence vingt pieds et la route des porte-conteneurs faisant escale dans le port de Vancouver ;</li> <li>• 12.4.2 - présente chaque année à compter du début des activités de construction, dans le cadre du rapport annuel visé à la condition 2.10 et aux groupes autochtones (Roberts Bank) et aux groupes autochtones (transport maritime), un rapport sur les paramètres visés à la condition 12.4.1;</li> <li>• 12.4.3 - consulte les groupes autochtones (Roberts Bank) et les groupes autochtones (transport maritime) pour élaborer et mettre en œuvre un processus visant à déterminer si toute augmentation sur le plan des porte-conteneurs attribuable au projet désigné donne lieu à une entrave progressive de l'usage courant des terres et des ressources à des fins traditionnelles dans la zone de transport maritime. Le processus comprend la documentation de la nature et des caractéristiques particulières de l'entrave, selon les commentaires formulés par les groupes autochtones consultés;</li> <li>• 12.4.4 - si une entrave progressive à l'usage courant des terres et des ressources à des fins traditionnelles est cernée conformément à la condition 12.4.3, détermine, en consultation avec les groupes autochtones (Roberts Bank), les groupes autochtones (transport maritime), Transports Canada et la Garde côtière canadienne, les mesures modifiées ou supplémentaires qui pourraient être mises en œuvre pour atténuer cette entrave progressive. Le promoteur met en œuvre toute mesure techniquement ou économiquement réalisable qui est déterminée et dont il a la charge et le contrôle. Le promoteur présente ces mesures à l'Agence avant de les mettre en œuvre.</li> </ul>	<p>Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.</p>
12.5 12.5.1 à 12.5.5	<p>Le promoteur élabore, avant la construction et en consultation avec la Première Nation de Tsawwassen, les Musqueam et les autres groupes autochtones (Roberts Bank), et met en œuvre, au cours des huit premières années de l'exploitation, un programme de suivi relativement à leur usage courant des terres et des ressources à des fins traditionnelles. Le promoteur met en œuvre le programme de suivi conformément aux conditions 2.5 à 2.9. Dans le cadre de l'élaboration du programme de suivi, le promoteur détermine:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 12.5.1 - les paramètres permettant de surveiller les changements aux composantes environnementales relevées importantes pour l'usage courant des terres et des ressources à des fins traditionnelles, notamment le crabe et le jeune saumon, et la contribution à ces changements de la</li> </ul>	<p>Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.</p>

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
	construction et de l'exploitation du terminal maritime, de la jetée élargie et du bassin étendu des remorqueurs; <ul style="list-style-type: none"> <li>• 12.5.2 - la façon dont il surveillera les paramètres déterminés conformément à la condition 12.5.1, notamment les moyens, le moment et l'emplacement de la surveillance, et la façon dont la surveillance effectuée sera utilisée dans le cadre des autres programmes de suivi établis dans la présente déclaration de décision pour les composantes environnementales visées à la condition 12.5.1;</li> <li>• 12.5.3 - les niveaux de changements aux composantes environnementales visées à la condition 12.5.1 relatives aux données de référence et attribuables à la construction et à l'exploitation du terminal maritime, de la jetée élargie et du bassin étendu des remorqueurs qui exigeraient du promoteur qu'il mette en œuvre des mesures d'atténuation modifiées ou supplémentaires;</li> <li>• 12.5.4 - un processus d'élaboration et de mise en œuvre de toute mesure d'atténuation modifiée ou supplémentaire, si les niveaux de changements environnementaux relevés conformément à la condition 12.5.3 étaient dépassés;</li> <li>• 12.5.5. - des occasions de participation de la Première Nation de Tsawwassen, des Musqueam et des autres groupes autochtones (Roberts Bank) à la surveillance et à la production de rapports dans le cadre du programme de suivi.</li> </ul>	
12.6	Le promoteur participe, à la demande de Transports Canada et/ou de Pêches et Océans Canada, à l'élaboration et à la mise en œuvre d'initiatives régionales, y compris dans le cadre du Plan de protection des océans, ou de toute initiative équivalente, associées aux effets du transport maritime sur l'usage courant des terres et des ressources à des fins traditionnelles.	Au cours de l'année de référence, l'administration portuaire n'a reçu aucune demande de participation à une initiative régionale liée aux effets de l'utilisation actuelle des terres et des ressources à des fins traditionnelles en raison du transport maritime, mais l'administration portuaire continue de participer au plan de protection des océans.

### 13. Santé et conditions socio-économiques

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
13.1 13.1.1 à 13.1.4	Le promoteur élabore, avant la construction et en consultation avec les groupes autochtones (Roberts Bank), Santé Canada, le ministère de la Santé de la Colombie-Britannique, la Fraser Health Authority et les autres autorités compétentes, et à la satisfaction d'une personne qualifiée ou d'un professionnel qualifié, un programme de suivi, afin de vérifier la justesse de l'évaluation environnementale relativement aux effets de la construction et de l'exploitation du terminal maritime, de la jetée élargie et du bassin étendu des remorqueurs sur la santé des Autochtones en ce qui a trait à la qualité d'aliments marins traditionnels. Le promoteur met en œuvre le programme de suivi conformément aux conditions 2.5 à 2.9. Dans le cadre du programme de suivi, le promoteur: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 13.1.1. - prélève, avant, pendant et après les travaux de construction dans l'eau, des échantillons d'espèces marines que consomment les groupes autochtones (Roberts Bank);</li> <li>• 13.1.2 - élabore une liste de polluants potentiels préoccupants à analyser;</li> <li>• 13.1.3 - effectue des analyses de laboratoire sur les échantillons de chair d'espèces marines déterminées conformément à la condition 13.1.1 pour les polluants préoccupants relevés lors de l'élaboration du programme de suivi;</li> <li>• 13.1.4 - effectue une analyse des résultats du programme de suivi à l'aide d'une évaluation des risques pour la santé humaine, avant, pendant et après les travaux de construction dans l'eau .</li> </ul>	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
13.2 13.2.1 à 13.2.3	<p>Le promoteur élabore, avant la construction et en consultation avec les groupes autochtones (Roberts Bank), Santé Canada, le ministère de la Santé de la Colombie-Britannique, la Fraser Health Authority et les autres autorités compétentes, un programme de suivi pour vérifier la justesse de l'évaluation environnementale relativement aux effets de la construction et de l'exploitation du terminal maritime, de la jetée élargie et du bassin étendu des remorqueurs sur la santé des Autochtones dans le contexte de la sécurité alimentaire. Le promoteur met en œuvre le programme de suivi conformément aux conditions 2.5 à 2.9. Dans le cadre de ce programme de suivi, le promoteur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 13.2.1 - consulte les collectivités autochtones au sujet des habitudes de consommation d'aliments traditionnels provenant du milieu marin dans la zone susceptible d'être touchée par le projet désigné, avant, pendant et après les travaux de construction dans l'eau;</li> <li>• 13.2.2 - consulte les collectivités autochtones au sujet de leur réaction aux résultats de l'analyse menée conformément à la condition 13.1 afin de déterminer les facteurs qui influent sur tout changement dans les habitudes de consommation;</li> <li>• 13.2.3 - met en œuvre des mesures d'atténuation modifiées ou supplémentaires si les résultats indiquent des changements dans les habitudes de consommation à la suite d'effets réels ou perçus du projet désigné.</li> </ul>	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.
13.3	Le promoteur participe, à la demande d'une autorité fédérale compétente, à toute initiative régionale visant à mieux comprendre la qualité des fruits de mer à Roberts Bank .	L'administration portuaire n'a pas reçu de demande de la part d'une autorité fédérale compétente pour participer à une initiative régionale visant à améliorer la compréhension de la qualité des mollusques et crustacés à Roberts Bank.
13.4 13.4.1 à 13.4.4	<p>Le promoteur élabore, avant la construction et en consultation avec la Première Nation de Tsawwassen et les Premières Nations Maa-nulthes, un processus permettant à la Première Nation de Tsawwassen et aux Premières Nations Maa-nulthes de soulever des préoccupations auprès du promoteur sur les effets environnementaux négatifs sur leurs entreprises commerciales dus à la construction et à l'exploitation du terminal maritime, de la jetée élargie et du bassin étendu des remorqueurs ainsi qu'aux activités accessoires de transport maritime. Le promoteur met en œuvre le processus pendant la construction et pendant les cinq premières années de l'exploitation ou jusqu'à ce que le terminal maritime ait atteint sa capacité maximale. Dans le cadre de la mise en œuvre du processus, le promoteur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 13.4.1 - documente les préoccupations reçues de la Première Nation de Tsawwassen et des Premières Nations Maa-nulthes, notamment une description du lien entre ces préoccupations et les effets négatifs du projet désigné sur leurs entreprises commerciales;</li> <li>• 13.4.2 - met en œuvre des mesures d'atténuation modifiées ou supplémentaires réalisables sur les plans technique et économique, en consultation avec la Première Nation de Tsawwassen et les Premières Nations Maa-nulthes, afin de répondre aux préoccupations documentées conformément à la condition 13.4.1 relatives aux enjeux dont le promoteur a la charge et le contrôle;</li> <li>• 13.4.3 - fait état, à Transports Canada et à la Garde côtière canadienne, de préoccupations documentées conformément à la condition 13.4.1 relatives aux enjeux dont il n'a pas la charge et le contrôle;</li> <li>• 13.4.4 - transmet à l'Agence, dans le cadre du rapport annuel visé à la condition 2.10, toute préoccupation reçue au cours de l'année de déclaration et de la manière dont le promoteur a tenu compte de toutes les préoccupations relatives aux enjeux sous sa garde et son contrôle, y compris toute mesure d'atténuation modifiée ou supplémentaire qu'il a mise en œuvre ou qu'il prévoit mettre en œuvre, ou la raison pour laquelle aucune mesure d'atténuation nouvelle ou modifiée n'est nécessaire pour tenir compte des préoccupations reçues .</li> </ul>	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
13.5	Le promoteur élabore, avant la construction et en consultation avec l'Association des pêcheurs de crabes de la zone de pêche I, les groupes autochtones détenant un permis commercial de récolte du crabe dans la zone d'évaluation locale indiqué à la figure 21-3 de l'étude d'impact environnemental, le Lower Fraser Sport Fishing Advisory Committee et Pêches et Océans Canada, des mesures visant à atténuer les effets environnementaux négatifs sur les pêches commerciale et récréative du crabe attribuables à la construction et à l'exploitation du terminal maritime, de la jetée élargie et du bassin étendu des remorqueurs. Les mesures visant à atténuer les impacts potentiels sur la pêche commerciale du crabe doivent déterminer l'ampleur de toute réduction de la pêche commerciale du crabe attribuable à toute perte d'accès aux zones de pêche commerciale du crabe pour les détenteurs de permis de pêche commerciale dans la zone I, et elles doivent atténuer ces réductions, le cas échéant. Le promoteur met ces mesures d'atténuation en œuvre pendant la construction et l'exploitation et les soumet à l'Agence avant de les mettre en œuvre.	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.
13.6	Le promoteur surveille et analyse, chaque année pendant la construction et les cinq premières années d'exploitation, les données disponibles sur les débarquements de la pêche commerciale du crabe dans la zone d'évaluation locale et évalue l'efficacité des mesures d'atténuation élaborées conformément à la condition 13.5, dans le but d'éclairer les activités menées conformément à la condition 13.7. Si l'évaluation permet de déterminer que les mesures d'atténuation élaborées conformément à la condition 13.5 ne sont pas efficaces, le promoteur élabore, en consultation avec l'Association des pêcheurs de crabes de la zone de pêche I, les groupes autochtones détenant des permis commerciaux pour pêcher le crabe au sein de la zone d'évaluation locale indiquée à la figure 21-3 de l'étude d'impact environnemental, le Lower Fraser Sport Fishing Advisory Committee et Pêches et Océans Canada, et met en œuvre des mesures modifiées ou supplémentaires.	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.
13.7 13.7.1 à 13.7.2	Le promoteur invite les pêcheurs de crabe commerciaux, notamment l'Association des pêcheurs de crabes de la zone de pêche I, les groupes autochtones détenant des permis commerciaux pour pêcher le crabe au sein de la zone d'évaluation locale qu'indique le promoteur à la figure 21-3 de l'étude d'impact environnemental, et le Lower Fraser Sport Fishing Advisory Committee, à des rencontres annuelles au cours de la construction et des cinq premières années de l'exploitation pour discuter: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 13.7.1 - de l'efficacité des mesures d'atténuation élaborées conformément à la condition 13.5 et de toute mesure modifiée ou supplémentaire élaborée conformément à la condition 13.6, notamment la nature, l'emplacement et l'état des activités pertinentes du projet désigné;</li> <li>• 13.7.2 - des résultats de la surveillance, de l'analyse et de l'évaluation des données annuelles sur les débarquements de la pêche commerciale du crabe visées à la condition 13.6.</li> </ul>	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.
13.8	Le promoteur évalue la faisabilité de la mise en œuvre d'options d'utilisation des terres relatives à l'agriculture ou la soutenant, pour des portions des terres appelées Lot 3 dans les modifications approuvées du Plan d'utilisation des terres de 2018 de l'Administration portuaire Vancouver Fraser et qui ne sont pas requises pour les composantes ou les activités du projet désigné. Le promoteur remet à l'Agence les résultats de l'évaluation, fournit une justification raisonnable des options jugées non réalisables sur le plan économique ou technique, et met en œuvre les options techniquement et économiquement réalisables d'utilisation des terres relatives à l'agriculture ou la soutenant.	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.
13.9	Le promoteur participe, sur demande de l'autorité compétente, à toute initiative régionale relative à la prévention, à la surveillance et aux mesures compensatoires de tout effet environnemental négatif attribuable au projet désigné sur les propriétés de réserve de terres agricoles contiguës à la zone du projet	L'administration portuaire n'a pas reçu de demande de la part d'une autorité compétente pour participer à une initiative régionale liée à la réserve de terres agricoles.

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
	désigné.	

#### 14. Patrimoine physique et culturel et structures, sites ou éléments ou signification historique, archéologique, paléontologique ou architecturale

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
14.1	Le promoteur élabore et met en œuvre, avant la construction et en consultation avec la Première Nation de Tsawwassen, les Musqueam et les autres groupes autochtones (Roberts Bank), et à la satisfaction d'un professionnel qualifié, un plan visant à effectuer un inventaire des pieux de piège à poissons dans la zone d'agrandissement de l'extrémité orientale de la jetée de la zone de potentiel archéologique modéré indiquée à la figure 8 de l'annexe 28-A de l'étude d'impact environnemental. Si le promoteur rencontre des pieux de piège à poissons pendant l'inventaire, il étend l'excavation vers la jetée existante. Le promoteur met en œuvre les procédures élaborées conformément à la condition 14.3, lorsqu'il rencontre des pieux de piège à poissons .	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.
14.2	Le promoteur, en consultation avec les groupes autochtones (Roberts Bank) et à la satisfaction d'un professionnel qualifié, surveille chaque année, au cours de la construction et pendant les cinq premières années de l'exploitation, l'érosion de la zone de potentiel archéologique modéré indiquée à la figure 28-3 du volume 4 de l'étude d'impact environnemental et du chenal de marée historique qui s'étend au nord-est du terminal, drainant anciennement le passage Canoe, afin de déterminer l'exposition potentielle des pieux de piège à poissons enfouis ou d'autres ressources archéologiques. Le promoteur met en œuvre les procédures élaborées conformément à la condition 14.3, lorsqu'il rencontre des pieux de piège à poissons ou des ressources archéologiques.	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.
14.3 14.3.1 à 14.3.7.4	<p>Le promoteur élabore, avant la construction, en consultation avec les groupes autochtones (Roberts Bank) et les autorités compétentes et à la satisfaction d'un professionnel qualifié, un plan de gestion des ressources patrimoniales naturelles pour toute construction, tout emplacement ou toute chose d'importance sur le plan historique, archéologique, paléontologique ou architectural ou toute ressource patrimoniale naturelle au sein de la zone d'évaluation locale qu'indique le promoteur à la figure 28-1 de l'étude d'impact environnemental. Le promoteur met en œuvre le plan de gestion des ressources patrimoniales naturelles à toutes les phases du projet désigné. Ce plan comprend:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 14.3.1 - une description de la façon dont le savoir autochtone et les études de l'usage à des fins traditionnelles menées dans le cadre de l'évaluation environnementale ont été intégrés à l'élaboration du plan, tout en respectant les protocoles relatifs au savoir autochtone et en protégeant la confidentialité de ce savoir, si cela a été demandé;</li> <li>• 14.3.2 - une description des répercussions prévues des activités associées à la construction et à l'exploitation du terminal maritime, de la jetée élargie et du bassin étendu des remorqueurs sur les ressources patrimoniales naturelles et les constructions, emplacements ou choses d'importance sur le plan historique, archéologique, paléontologique ou architectural au sein de la zone d'évaluation locale ;</li> <li>• 14.3.3 - les protocoles relatifs à la découverte, à la manipulation, à la reconnaissance, à l'enregistrement, au transfert et à la sécurité des pieux de piège à poissons relevés lors de l'inventaire effectué par le promoteur conformément à la condition 14.1 ou lors de la surveillance conformément à la condition 14.2;</li> <li>• 14.3.4 - les procédures permettant d'enregistrer, d'analyser et d'atténuer les effets environnementaux négatifs de la construction et de l'exploitation du terminal maritime, de la jetée élargie et du bassin étendu des remorqueurs sur les ressources patrimoniales naturelles et les constructions, emplacements ou choses d'importance sur le plan historique, archéologique, paléontologique ou</li> </ul>	<p><b>Développement</b> – L'administration portuaire a entamé l'élaboration des grandes lignes du plan de gestion des ressources patrimoniales physiques de la phase de construction, un sous-plan du PGEC. Le plan de gestion des ressources du patrimoine physique répondra aux exigences en matière d'information spécifiées dans cette condition.</p> <p><b>Consultation avec les Premières Nations</b> – L'administration portuaire a entamé une consultation concernant l'élaboration du plan de gestion des ressources du patrimoine physique.</p> <p><b>Consultation avec les organismes gouvernementaux</b> – Aucune mesure applicable n'a été prise au cours de l'année visée.</p>

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
	<p>architectural;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 14.3.5 - un processus de communication, aux groupes autochtones (Roberts Bank) et aux autorités compétentes, des renseignements relatifs aux ressources patrimoniales naturelles et aux constructions, emplacements ou choses d'importance historique, archéologique, paléontologique ou architecturale ;</li> <li>• 14.3.6 - un protocole de traitement des découvertes fortuites à appliquer en cas de découverte par le promoteur de caractéristiques patrimoniales naturelles non identifiées auparavant ou de constructions, emplacements ou choses d'importance historique, archéologique, paléontologique ou architecturale. Dans le cadre de la procédure de traitement des découvertes fortuites, le promoteur :                         <ul style="list-style-type: none"> <li>• 14.3.6.1 - interrompt immédiatement les travaux à l'emplacement de la découverte, dès qu'il est sécuritaire de le faire, sauf les travaux nécessaires à la protection de l'intégrité de la découverte;</li> <li>• 14.3.6.2 - délimite une zone d'au moins 30 mètres autour de la découverte au sein de laquelle les travaux sont interdits;</li> <li>• 14.3.6.3 - fait effectuer une évaluation sur le lieu de la découverte par un professionnel qualifié dont l'expertise répond aux exigences des lignes directrices sur l'évaluation des impacts archéologiques (Archaeological Impact Assessment Guidelines) et de la loi sur la conservation du patrimoine (Heritage Conservation Act) de la Colombie-Britannique;</li> <li>• 14.3.6.4 - informe l'Agence et les groupes autochtones (Roberts Bank) dans les 24 heures suivant la découverte et autorise les groupes autochtones (Roberts Bank) à surveiller les travaux archéologiques.</li> </ul> </li> <li>• 14.3.7 - un processus permettant à des personnes qualifiées de fournir une formation aux employés et aux entrepreneurs participant aux activités de construction du projet désigné entraînant une perturbation physique de zones antérieurement non perturbées ou les surveillant, sur:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>• 14.3.7.1 - la façon de reconnaître des caractéristiques patrimoniales naturelles ou des constructions, emplacements et choses d'importance historique, archéologique, paléontologique ou architecturale;</li> <li>• 14.3.7.2 - la façon de mettre en œuvre les protocoles élaborés conformément aux conditions 14.3.3 et 14.3.6;</li> <li>• 14.3.7.3 - les emplacements de ressources patrimoniales naturelles délicates et de constructions, emplacements ou choses d'importance historique, archéologique, paléontologique ou architecturale au sein de la zone du projet désigné;</li> <li>• 14.3.7.4 - les valeurs en matière de nature délicate, de confidentialité et de patrimoine relatives à ces ressources patrimoniales naturelles délicates et ces constructions, emplacements ou choses d'importance historique, archéologique, paléontologique ou architecturale au sein de la zone du projet désigné .</li> </ul> </li> </ul>	
14.4	<p>Le promoteur élabore, en consultation avec les groupes autochtones (Roberts Bank), des critères qu'il applique lorsqu'il engage les services de personnes ou professionnels qualifiés visés aux conditions 14.1 à 14.3.</p>	<p>Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.</p>
14.5	<p>Le promoteur élabore, en consultation avec les groupes autochtones (Roberts Bank), et met en œuvre des mesures d'atténuation supplémentaires ou modifiées s'il doit mener tout relevé préalable à la construction pouvant avoir une incidence sur toute construction, tout emplacement ou toute chose d'importance sur le plan historique, archéologique, paléontologique ou architectural ou toute ressource patrimoniale naturelle. Le promoteur met ces mesures d'atténuation en œuvre avant la réalisation de ces relevés et les soumet à l'Agence avant de les mettre en œuvre. Le promoteur met en œuvre les procédures élaborées conformément à la condition 14.3, lorsqu'il rencontre toute construction, tout emplacement ou toute chose d'importance sur le plan historique, archéologique, paléontologique ou architectural ou toute ressource patrimoniale naturelle au cours de ces activités.</p>	<p>Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.</p>

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
14.6	Le promoteur veille à ce que les surveillants autochtones visés à la condition 15.1 soient avisés avant d'aller sur place lors de la réalisation de travaux archéologiques conformément aux conditions 14.1 à 14.3 et aient accès à la zone où les travaux archéologiques sont réalisés lorsqu'ils sont en cours, sous réserve du respect des exigences de sécurité.	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.
14.7 14.7.1	Le promoteur, avant la construction et en consultation avec les groupes autochtones (Roberts Bank), élabore et met en œuvre des mesures d'atténuation des effets causés par la construction et l'exploitation du terminal maritime, de la jetée élargie et du bassin étendu des remorqueurs sur le patrimoine culturel, notamment: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 14.7.1 – la peinture des grues à utiliser au cours de l'exploitation, au moyen d'une palette de couleurs déterminée en consultation avec Transports Canada, qui réduit le contraste et se fond dans le paysage environnant, et le maintien de ces couleurs tout au long de l'exploitation, tout en respectant les exigences de sécurité et de réglementation.</li> </ul>	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.
14.8 14.8.1 à 14.8.2	Le promoteur élabore, avant la construction et en consultation avec la Première Nation de Tsawwassen, les Musqueam et la Première Nation Tsleil-Waututh, des mesures propres à chaque nation permettant de gérer les effets décrits dans le rapport de la commission d'examen fédérale dus à la construction et à l'exploitation du terminal maritime, de la jetée élargie et du bassin étendu des remorqueurs sur le patrimoine culturel, notamment les pertes culturelles matérielles et immatérielles. Le promoteur invite la Première Nation de Tsawwassen, les Musqueam et la Première Nation Tsleil-Waututh à codiriger l'élaboration des mesures qui les concernent. Le promoteur met en œuvre ces mesures pendant toutes les phases du projet désigné et les présente à l'Agence avant de les mettre en œuvre, tout en veillant à la protection des renseignements confidentiels. Dans le cadre du rapport annuel visé à la condition 2.10, le promoteur fait état de ses discussions avec la Première Nation de Tsawwassen, les Musqueam et la Première Nation Tsleil-Waututh, y compris le degré de satisfaction des groupes autochtones à l'égard de la mise en œuvre des mesures. Dans le cadre de ces mesures, le promoteur considère: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 14.8.1 – soutenir le maintien de l'accès à la mer pour les pratiques culturelles propres à chacune des nations;</li> <li>• 14.8.2 – élaborer des programmes ou contribuer à des programmes dirigés par les Autochtones en vue de préserver et d'améliorer le patrimoine culturel.</li> </ul>	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.
14.9	Le promoteur élabore, avant la construction et en consultation avec la Première Nation de Tsawwassen, les Musqueam et la Première Nation Tsleil-Waututh, un programme de suivi, afin de vérifier la justesse de l'évaluation environnementale et de juger de l'efficacité des mesures d'atténuation relatives aux effets environnementaux négatifs sur le patrimoine culturel dus à la construction et à l'exploitation du terminal maritime, de la jetée élargie et du bassin étendu des remorqueurs. Le promoteur invite la Première Nation de Tsawwassen, les Musqueam et la Première Nation Tsleil-Waututh à codiriger l'élaboration du programme de suivi. Dans le cadre du programme de suivi, le promoteur surveille, au cours de la construction et pendant les dix premières années de l'exploitation, les indicateurs de patrimoine culturel en consultation avec la Première Nation de Tsawwassen, les Musqueam et la Première Nation Tsleil-Waututh, et établit des seuils de mise en œuvre de mesures d'atténuation supplémentaires, conformément aux conditions 2.5 à 2.9.	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.

## 15. Contrôles autochtones

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
15.1 15.1.1 à 15.1.6	<p>Le promoteur retient, avant la construction, les services de surveillants autochtones chargés d'observer, d'enregistrer et de faire rapport sur la mise en œuvre des conditions énoncées dans la présente déclaration de décision pendant la construction. Avant de retenir les services de surveillants autochtones, le promoteur entreprend un processus de collaboration fondé sur un consensus pour déterminer, en consultation avec les groupes autochtones (Roberts Bank), la portée, le but et les objectifs de la participation des surveillants autochtones et fournit cette information à l'Agence avant la construction. Dans le cadre de ce processus, le promoteur détermine:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 15.1.1 – la façon dont chaque surveillant autochtone participe à la surveillance dans son champ d'intérêt, notamment l'emplacement, la fréquence, le moment et la durée de cette participation;</li> <li>• 15.1.2 – la façon dont le promoteur soutient la participation des surveillants autochtones, notamment par la fourniture de formation (y compris en matière de sécurité ou de certification des compétences), d'équipement (y compris un équipement de protection individuelle) et l'accès à la zone du projet désigné;</li> <li>• 15.1.3 – la façon dont les surveillants autochtones recueillent des renseignements et les communiquent au promoteur, au surveillant environnemental indépendant visé à la condition 16.1, au comité consultatif autochtone visé à la condition 17.1 et à l'Agence;</li> <li>• 15.1.4 – la façon dont la surveillance effectuée par les surveillants autochtones tient compte des activités de surveillance effectuées par le surveillant environnemental indépendant visé à la condition 16.1 et tout autre surveillant associé au projet désigné, et y contribue;</li> <li>• 15.1.5 – la façon dont chaque surveillant autochtone participe aux processus d'interruption des travaux et de mise en œuvre de mesures correctives initiés par le promoteur si une situation de non-conformité avec les conditions énoncées dans la présente déclaration de décision est identifiée;</li> <li>• 15.1.6 – la façon dont le promoteur tient compte des renseignements obtenus des surveillants autochtones et dont il communique aux groupes autochtones, aux autorités compétentes et à l'Agence la façon dont il a tenu compte des renseignements obtenus des surveillants autochtones, y compris une justification de l'application ou non de toute mesure recommandée par des surveillants autochtones.</li> </ul>	<p><b>Développement</b> – Les exigences de cette condition seront satisfaites par l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de contrôle par les Autochtones. L'administration portuaire a entamé l'élaboration du plan avant la publication de la déclaration de décision; aucune mesure applicable n'a été entreprise au cours de l'année de référence.</p> <p><b>Consultation avec les Premières Nations</b> – L'administration portuaire a consulté les Premières Nations (Roberts Bank) concernant l'élaboration d'un plan de contrôle par les Autochtones, conformément à la condition 15.1. La consultation a été entamée avant la publication de la déclaration de décision; aucune mesure applicable n'a été entreprise au cours de l'année de référence.</p>

## 16. Contrôle environnemental indépendant

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
16.1	<p>Le promoteur engage, avant la construction, les services d'un surveillant environnemental indépendant tiers, qui est un professionnel qualifié possédant au moins cinq ans d'expérience en matière de surveillance environnementale en Colombie-Britannique et ayant l'expérience de travailler avec des groupes autochtones. Le promoteur déploie tous les efforts raisonnables afin d'obtenir l'approbation de la Première Nation de Tsawwassen et des Musqueam quant à l'embauche d'un surveillant environnemental indépendant et, suivant le maintien en poste de celui-ci, avise la Première Nation de Tsawwassen et les Musqueam de tout changement relatif au professionnel qualifié occupant le poste de surveillant environnemental indépendant .</p>	<p>Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.</p>
16.2	<p>Le promoteur charge le surveillant environnemental indépendant de lui rendre compte par écrit de la mise en œuvre de toute condition énoncée dans la présente déclaration de décision au cours de la construction. Le promoteur charge également le surveillant environnemental indépendant de lui recommander par écrit les mesures qu'il juge appropriées et que le promoteur devrait entreprendre quant à la mise en œuvre de</p>	<p>Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.</p>

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
	conditions énoncées dans la présente déclaration de décision au cours de la construction.	
16.3	Le promoteur charge le surveillant environnemental indépendant de présenter directement à l'Agence, à une fréquence à déterminer en consultation avec cette dernière, les renseignements transmis au promoteur conformément à la condition 16.2.	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.
16.4	e promoteur tient compte des renseignements obtenus du surveillant environnemental indépendant et communique à l'Agence et aux autorités compétentes la façon dont il a tenu compte des renseignements obtenus du surveillant environnemental indépendant, notamment une justification de l'application ou non de toute mesure recommandée par le surveillant environnemental indépendant.	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.
16.5	Le promoteur charge le surveillant environnemental indépendant de conserver les renseignements transmis au promoteur conformément à la condition 16.2 pendant cinq ans après la présentation à l'Agence conformément à la condition 16.3.	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.

## 17. Comité consultatif autochtone

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
17.1 17.1.1. à 17.1.9	<p>Le promoteur établit avant la construction et en consultation avec les groupes autochtones (Roberts Bank), et maintient, pendant toute la construction et l'exploitation, un comité consultatif autochtone (CCA) en vue de soutenir le dialogue entre le promoteur et les groupes autochtones (Roberts Bank) et la résolution des problèmes. Le promoteur invite les groupes autochtones (Roberts Bank) à participer à toutes les activités du CCA et consulte les groupes autochtones participant quant à l'élaboration du mandat du CCA. Le promoteur déploie des efforts raisonnables de conclusion d'une entente sur le mandat avec les groupes autochtones participants. Le promoteur présente le mandat final à l'Agence avant la construction. Dans le cadre de ce mandat, le promoteur inclut notamment:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 17.1.1 – la façon dont le promoteur et les groupes autochtones déterminent conjointement les enjeux dont le CCA doit discuter et la façon dont le promoteur documente ces enjeux;</li> <li>• 17.1.2 – la fréquence, le moment et l'emplacement des réunions du CCA au cours de chaque phase du projet désigné et la façon dont le promoteur documente les procès-verbaux des réunions et obtient leur approbation par les groupes autochtones;</li> <li>• 17.1.3 – la façon dont sont présidées les réunions du CCA, ce qui peut être fait conjointement par le promoteur et un représentant des groupes autochtones ou par un facilitateur tiers mutuellement acceptable engagé par le promoteur;</li> <li>• 17.1.4 – la façon dont le promoteur peut consulter le CCA lorsqu'une consultation auprès d'un groupe autochtone est une exigence d'une condition énoncée dans la présente déclaration de décision, si cela convient au groupe autochtone concerné;</li> <li>• 17.1.5 – la façon dont le promoteur fait part au CCA des renseignements suivants, notamment le moment et la façon de transmettre ces renseignements:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>• 17.1.5.1 – les résultats des programmes de suivi, y compris toute mesure d'atténuation modifiée ou supplémentaire mise en œuvre ou dont la mise en œuvre est proposée par le promoteur du fait de chaque exigence de suivi;</li> <li>• 17.1.5.2 – les activités associées à la participation du promoteur aux initiatives régionales;</li> <li>• 17.1.5.3 – d'autres renseignements que détermine le CCA;</li> </ul> </li> <li>• 17.1.6 – la façon dont le promoteur documente les activités du CCA, notamment:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>• 17.1.6.1 – tous les points de vue et renseignements reçus des groupes autochtones par l'intermédiaire</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>Développement</b> – L'administration portuaire a entamé l'élaboration d'un comité consultatif autochtone avant la publication de la déclaration de décision. Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.</p> <p><b>Consultation avec les Premières Nations</b> – L'administration portuaire a entamé une consultation avec les Premières Nations (Roberts Bank) concernant l'élaboration d'un comité consultatif autochtone. La consultation a été entamée avant la publication de la déclaration de décision; aucune mesure applicable n'a été entreprise au cours de l'année de référence.</p>

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
	du CCA; <ul style="list-style-type: none"> <li>17.1.6.2 - la façon dont le promoteur a tenu compte de tous les points de vue et renseignements reçus des groupes autochtones par l'intermédiaire du CCA ;</li> <li>17.1.7 – la façon dont le promoteur documente toute question que les membres du CCA n'ont pas été en mesure de résoudre, y compris une justification de l'absence de résolution et toute proposition du CCA visant à trouver une solution ;</li> <li>17.1.8 – la façon dont le promoteur fait part des renseignements qu'il a consignés conformément aux conditions 17.1.6 et 17.1.7 aux membres du CCA et à l'Agence, y compris le moment et le mode de communication de ces renseignements;</li> <li>17.1.9 – la façon dont le promoteur évalue le mandat, en consultation avec les groupes autochtones, tout au long de la construction et de l'exploitation, afin de déterminer si des améliorations administratives ou de gestion sont nécessaires pour accroître l'efficacité et l'efficience du CCA .</li> </ul>	
17.2	Le promoteur met en œuvre le mandat élaboré conformément à la condition 17.1 tout au long de la construction et de l'exploitation, y compris toute révision du mandat apportée conformément à la condition 17.1.9.	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.

## 18. Comité de surveillance environnementale

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
18.1	Le promoteur participe, à toutes les étapes du projet désigné et à la demande des autorités fédérales compétentes, à tout comité de surveillance environnementale (CSE) établi relativement au projet désigné.	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.
18.2	Le promoteur fournit au CSE, sur demande, des renseignements liés aux mesures d'atténuation et aux programmes de suivi énoncés dans la présente déclaration de décision. Si le CSE le demande, le promoteur fournit des fichiers de données non exclusifs contenant les résultats des programmes de suivi.	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.
18.3	Le promoteur, lors de la réception d'une recommandation écrite du CSE relative au projet désigné, lui transmet une réponse écrite, indiquant s'il accepte la recommandation et, dans le cas contraire, les raisons de ne pas accepter la recommandation.	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.
18.4	Le promoteur, dans le cadre du rapport annuel produit conformément à la condition 2.11, ou plus fréquemment sur demande de l'Agence, présente un rapport à l'Agence sur les mesures qu'il a prises relativement au CSE et aux résultats associés.	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.
18.5	Le promoteur permet l'accès à la zone du projet désigné, dans la mesure où cet accès est sécurisé, à tout surveillant nommé dans le cadre du CSE. Le promoteur communique avec les surveillants au sujet de la coordination des activités de surveillance.	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.

## 19. Garantie financière

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
19.1	Le promoteur remet au gouvernement du Canada, avant le premier jour de la construction, une lettre de crédit de soutien irrévocable provenant d'une institution financière approuvée ou un cautionnement de	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
	bonne exécution dont la forme et le contenu sont déterminés par l'Agence, d'un montant de 150 millions de dollars canadiens (150 000 000,00 \$CAN), à titre de garantie de l'exécution de toute condition énoncée dans la présente déclaration de décision pendant les trois premières années de la construction. Le gouvernement du Canada a droit de prélever et d'utiliser la lettre de crédit de soutien ou le cautionnement de bonne exécution pour remplir toute condition énoncée dans la présente déclaration de décision dans l'éventualité où le promoteur ne remplirait pas une telle condition.	

## 20. Accidents et défaillances

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
20.1 20.1.1 à 20.1.2	<p>Le promoteur prend toutes les mesures raisonnables pour prévenir les accidents et les défaillances associés au projet désigné pouvant avoir des effets environnementaux négatifs et pour atténuer tout effet environnemental négatif dû aux accidents et défaillances qui surviennent. Dans le cadre de ces mesures, le promoteur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 20.1.1 – tient compte des périodes délicates pour des espèces vulnérables se trouvant dans le voisinage du projet désigné (y compris le jeune saumon et les oiseaux migrateurs);</li> <li>• 20.1.2 – met en œuvre des mesures visant l'entreposage, le ravitaillement et la manutention sécuritaires de toute substance visée à la condition 20.3.1 au sein de la zone du projet désigné, notamment des spécifications relatives au confinement et au transit de l'équipement, et fournit une formation sur ces mesures à toutes les personnes participant à et responsables des activités d'entreposage, de ravitaillement et de manutention sécuritaires de ces substances. Le promoteur décrit la façon dont il veille à ce que ces personnes respectent ces mesures.</li> </ul>	<p><b>Développement</b> – Les mesures visant à prévenir les accidents et les défaillances, et à atténuer tout effet environnemental négatif des accidents et des défaillances liés au projet, seront incluses dans le plan d'intervention en cas d'accident et de défaillance (voir la condition 20.3). L'administration portuaire a entamé l'élaboration des grandes lignes du plan d'intervention en cas d'accident ou de défaillance pendant la phase de construction, un sous-plan du PGEC.</p>
20.2	<p>Le promoteur, avant la phase visée par les mesures, consulte les groupes autochtones (Roberts Bank), les groupes autochtones (transport maritime) et les autorités compétentes quant aux mesures visées à la condition 20.1 à mettre en œuvre pour prévenir les accidents et défaillances dus à la construction et à l'exploitation du terminal maritime, de la jetée élargie et du bassin étendu des remorqueurs.</p>	<p><b>Consultation avec les Premières Nations</b> – L'administration portuaire a entamé une consultation concernant l'élaboration du plan d'intervention en cas d'accident et de défaillance de la phase de construction. La consultation a été entamée avant l'émission de la déclaration de décision et s'est poursuivie au cours de l'année de référence.</p>
20.3 20.3.1 à 20.3.8	<p>Le promoteur élabore, en consultation avec les groupes autochtones (Roberts Bank), les groupes autochtones (transport maritime), la Ville de Delta, le ministre de l'Environnement et de la Stratégie sur les changements climatiques de la Colombie-Britannique, le ministère de l'Intendance des Terres, de l'Eau et des Ressources de la Colombie-Britannique, Transports Canada, la Garde côtière canadienne, Parcs Canada, Environnement et Changement climatique Canada, la Société d'intervention maritime de l'Ouest canadien et les autres autorités compétentes, un plan d'intervention en cas d'accident ou de défaillance relatif à chaque phase du projet désigné. Le promoteur élabore chaque plan d'intervention en cas d'accident ou de défaillance avant la phase à laquelle il s'applique et le maintient à jour au cours de cette phase du projet désigné. Le promoteur intègre et mentionne les plans d'intervention, les procédures et les organisations établis, le cas échéant, à chaque plan d'intervention en cas d'accident ou de défaillance, afin d'éviter les chevauchements avec des plans, procédures et organisations établis. Le promoteur met en œuvre chaque plan d'intervention en cas d'accident ou de défaillance au cours de la phase à laquelle il correspond. Dans le cadre de ces plans d'intervention en cas d'accident ou de défaillance, le promoteur décrit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 20.3.1 - les types, l'emplacement et les quantités de toutes les substances devant être entreposées au sein de la zone du projet désigné, autres que les substances se trouvant dans les conteneurs ou dans les navires, les camions ou les trains en transit ou temporairement entreposés dans le terminal</li> </ul>	<p><b>Développement</b> – L'administration portuaire a entamé l'élaboration des grandes lignes du plan d'intervention en cas d'accident ou de défaillance pendant la phase de construction, un sous-plan du PGEC. Le plan d'intervention en cas d'accident ou de défaillance répondra aux exigences en matière d'information spécifiées dans cette condition.</p> <p><b>Consultation avec les Premières Nations</b> – L'administration portuaire a entamé une consultation concernant l'élaboration du plan d'intervention en cas d'accident ou de défaillance. La consultation a été entamée avant l'émission de la déclaration de décision et s'est poursuivie au cours de l'année de référence.</p> <p><b>Consultation avec les organismes gouvernementaux</b> – Aucune mesure applicable n'a été prise au cours de l'année visée.</p>

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
	<p>maritime, pouvant entraîner des effets environnementaux négatifs en cas de déversement;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 20.3.2 - les renseignements relatifs à la vulnérabilité aux déversements de la faune marine et terrestre pour les espèces, les populations et les habitats pouvant être touchés par un déversement attribuable à la construction et à l'exploitation du terminal maritime, de la jetée élargie et du bassin étendu des remorqueurs, y compris leur distribution spatiale et temporelle;</li> <li>• 20.3.3 - les types d'accidents et de défaillances pouvant entraîner des effets environnementaux négatifs au cours de toute phase du projet désigné, notamment des rejets ou déversements imprévus de carburant, d'huile, de béton, de lubrifiant et d'autres substances dangereuses et nocives attribuables à la construction et à l'exploitation du terminal maritime, de la jetée élargie et du bassin étendu des remorqueurs;</li> <li>• 20.3.4 - pour chaque type d'accident et de défaillance relevé conformément à la condition 20.3.3, les rôles et responsabilités de chaque partie pertinente, notamment la Première Nation de Tsawwassen et les Musqueam, participant à l'intervention en cas d'accident ou de défaillance, y compris d'éventuelles limitations associées à l'intervention efficace et coordonnée en cas d'accident ou de défaillance, et les solutions proposées à ces limitations;</li> <li>• 20.3.5 - les seuils relatifs aux rapports et avis transmis aux parties pertinentes visées conformément à la condition 20.3.4;</li> <li>• 20.3.6 - pour chaque type d'accident et de défaillance relevé conformément à la condition 20.3.3, les mesures, adaptées à l'accident ou à la défaillance et sous le contrôle du promoteur, visant à atténuer tout effet environnemental négatif dû à cet accident ou cette défaillance;</li> <li>• 20.3.7 - pour chaque type d'accident et de défaillance relevé conformément à la condition 20.3.3, les mesures sous le contrôle du promoteur visant à la surveillance à long terme de tout effet environnemental négatif dû à cet accident ou à cette défaillance;</li> <li>• 20.3.8 - les mesures sous le contrôle du promoteur visant à documenter, transmettre et corriger les cas de non-respect des plans d'intervention en cas d'accident ou de défaillance.</li> </ul>	
20.4	<p>Le promoteur effectue des exercices de simulation réguliers en matière de prévention des déversements et de contrôle des carburants, huiles, lubrifiants et autres substances dangereuses et nocives pouvant être déversés au cours de la construction et de l'exploitation du terminal maritime, de la jetée élargie et du bassin étendu des remorqueurs, ou participe à de tels exercices. Le promoteur documente toute lacune observée au cours des exercices de simulation, met à jour le plan d'intervention en cas d'accident ou de défaillance applicable afin de corriger cette lacune, et transmet les résultats des exercices de simulation ainsi que toute mise à jour du plan d'intervention en cas d'accident ou de défaillance aux parties participant à l'élaboration de ce plan. Le promoteur fournit aux groupes autochtones (Roberts Bank) l'occasion de participer aux exercices de simulation.</p>	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.
20.5	<p>Le promoteur participe, à la demande de la Garde côtière canadienne, à l'élaboration de tout plan d'intervention intégré applicable en vue d'assurer l'intervention efficace et coordonnée en cas d'accident de transport maritime qui pourrait survenir au sein du secteur contrôlé par le promoteur.</p>	L'administration portuaire est incluse dans le plan d'intervention intégré du Grand Vancouver (GVIR) pour les incidents de pollution marine. Au cours de l'année de référence, l'administration portuaire a participé à cette initiative régionale, notamment à des activités visant à mettre à jour le plan actuel du GVIR.
20.6 20.6.1 à 20.6.4	<p>En cas d'accident ou de défaillance risquant d'entraîner des effets environnementaux négatifs au cours du projet désigné, le promoteur, conjointement avec les autres autorités compétentes, met immédiatement en œuvre les mesures appropriées pour l'accident ou la défaillance sous son contrôle visées à la condition 20.3.6 et:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 20.6.1 - met en œuvre le plan de communication visé à la condition 20.7 ;</li> <li>• 20.6.2 - avise de l'accident ou de la défaillance, dès que possible et par les moyens établis conformément à la condition 20.7, les groupes autochtones (Roberts Bank) et les groupes autochtones (transport maritime) et, au moyen de procédures d'avis établies, les autorités compétentes, et avise l'Agence par écrit dans les 24 heures suivant l'accident ou la défaillance, sauf si l'avis est de la</li> </ul>	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
	<p>responsabilité d'une autre autorité compétente. Pour l'avis aux groupes autochtones (Roberts Bank), aux groupes autochtones (transport maritime) et à l'Agence, le promoteur précise:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 20.6.2.1 - la date et l'endroit auxquels l'accident ou la défaillance a eu lieu;</li> <li>• 20.6.2.2 - une description sommaire de l'accident ou de la défaillance ;</li> <li>• 20.6.2.3 - la liste de toute substance potentiellement rejetée dans l'environnement du fait de l'accident ou de la défaillance.</li> <li>• 20.6.3 - présente un rapport écrit à l'Agence au plus tard 30 jours après l'accident ou la défaillance. Dans le cadre de ce rapport, le promoteur n'inclut aucun renseignement dont la divulgation pourrait nuire de manière particulière à l'environnement et aux personnes. Le rapport écrit comprend:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>• 20.6.3.1 - une description détaillée de l'accident ou de la défaillance et de ses effets environnementaux négatifs;</li> <li>• 20.6.3.2 - une description des mesures qu'a prises le promoteur et d'autres autorités compétentes pour atténuer les effets environnementaux négatifs causés par l'accident ou la défaillance;</li> <li>• 20.6.3.3 – une description de tout effet environnemental négatif résiduel et de toute autre mesure modifiée ou supplémentaire sous le contrôle du promoteur visant à atténuer les effets environnementaux négatifs résiduels;</li> <li>• 20.6.3.4 - tout point de vue des groupes autochtones (Roberts Bank) et des groupes autochtones (transport maritime) et tout conseil des autorités compétentes reçus à l'égard de l'accident ou de la défaillance, ses effets environnementaux négatifs et les mesures sous le contrôle du promoteur prises pour atténuer ces effets environnementaux négatifs;</li> <li>• 20.6.3.5 - les détails concernant la mise en œuvre du plan d'intervention en cas d'accident ou de défaillance visé à la condition 20.3 .</li> </ul> </li> <li>• 20.6.4 - au plus tard 90 jours après l'accident ou la défaillance, et en tenant compte des renseignements soumis dans le rapport préparé conformément à la condition 20.6.3, présente un rapport écrit à l'Agence incluant une description des changements apportés pour éviter qu'un tel accident ou qu'une telle défaillance ne se reproduise ainsi que de la mise en œuvre de toute mesure modifiée ou supplémentaire sous le contrôle du promoteur visant à atténuer et à surveiller des effets environnementaux négatifs résiduels et à réaliser toute remise en état progressive nécessaire. Le rapport inclut tous les points de vue supplémentaires des groupes autochtones (Roberts Bank) et des groupes autochtones (transport maritime) et conseils supplémentaires des autorités compétentes qu'a reçus le promoteur depuis la réception des points de vue et conseils visés à la condition 20.6.3.4. Dans le cadre de ce rapport, le promoteur n'inclut aucun renseignement dont la divulgation pourrait nuire de manière particulière à l'environnement et aux personnes .</li> </ul>	
<p>20.7                      20.7.1 à 20.7.3</p>	<p>Le promoteur élabore, en consultation avec les groupes autochtones (Roberts Bank) et les groupes autochtones (transport maritime), un plan de communication en cas d'accident et de défaillances décrit conformément à la condition 20.3.3. Ce plan de communication ne reproduit pas ni n'entrave les aspects de communication de tout plan d'intervention intégré pertinent pour le projet désigné. Le promoteur élabore ce plan de communication avant le début de la construction, le met en œuvre et le tient à jour durant toutes les phases du projet désigné. Ce plan comprend:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 20.7.1 - les types d'accidents et de défaillances exigeant du promoteur qu'il avise chacun des groupes autochtones (Roberts Bank) et des groupes autochtones (transport maritime);</li> <li>• 20.7.2 - la façon dont les groupes autochtones (Roberts Bank) et les groupes autochtones (transport maritime) souhaitent que le promoteur les avise de tout accident ou de toute défaillance au cours de chaque étape de la gestion des urgences, notamment le nettoyage, et de toute occasion pour les groupes autochtones (Roberts Bank) et les groupes autochtones (transport maritime) de participer à l'intervention en cas d'accident ou de défaillance;</li> <li>• 20.7.3 - les coordonnées des représentants du promoteur que les groupes autochtones (Roberts Bank) et les groupes autochtones (transport maritime) peuvent joindre et les représentants de chacun des groupes autochtones (Roberts Bank) et des groupes autochtones (transport maritime) auxquels le promoteur transmet l'avis.</li> </ul>	<p><b>Développement</b> – L'administration portuaire a entamé l'élaboration d'un plan d'intervention en cas d'accident ou de défaillance pendant la phase de construction, y compris un plan de communication en cas d'accident ou de défaillance, qui constituera un sous-plan du PGEC. Le plan d'intervention en cas d'accident ou de défaillance répondra aux exigences en matière d'information spécifiées dans cette condition.</p> <p><b>Consultation avec les Premières Nations</b> – L'administration portuaire a entamé une consultation concernant l'élaboration du plan d'intervention en cas d'accident ou de défaillance. La consultation a été entamée avant l'émission de la déclaration de décision et s'est poursuivie au cours de l'année de référence.</p>

## 21. Calendriers

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
21.1	Le promoteur fournit à l'Agence, aux groupes autochtones (Roberts Bank) et aux groupes autochtones (transport maritime) un calendrier relatif à toutes les conditions énoncées dans la présente déclaration de décision au plus tard 60 jours avant le début de la phase pertinente du projet désigné. Ce calendrier indique en détail toutes les activités prévues pour remplir chaque condition énoncée dans la présente déclaration de décision, de même que les dates (mois et année) du début et de l'achèvement prévus de chacune de ces activités.	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.
21.2	Le promoteur fournit à l'Agence, aux groupes autochtones (Roberts Bank) et aux groupes autochtones (transport maritime) un calendrier donnant un aperçu de toutes les activités requises pour réaliser le projet désigné au plus tard 60 jours avant le début de chaque phase. Le calendrier indique les dates (mois et année) du début et de l'achèvement prévus et la durée de chacune de ces activités .	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.
21.3	Le promoteur fournit par écrit à l'Agence, aux groupes autochtones (Roberts Bank) et aux groupes autochtones (transport maritime) une mise à jour des calendriers visés aux conditions 21.1 et 21.2 tous les ans, au plus tard le 31 décembre, jusqu'à l'achèvement de toutes les activités figurant dans chaque calendrier .	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.

## 22. Tenue de dossiers

Numéro de condition	Condition	Activités entreprises pour se conformer à la condition au cours de l'année visée
22.1	Le promoteur conserve tous les documents pertinents pour la mise en œuvre des conditions énoncées dans la présente déclaration de décision. Le promoteur conserve ces dossiers et les met à la disposition de l'Agence pendant les 25 années suivant leur publication. Le promoteur présente les documents susmentionnés à l'Agence sur demande dans le délai précisé par l'Agence .	L'administration portuaire conservera tous les dossiers pertinents à la mise en œuvre des conditions, conformément à la condition 22.1. Pour l'année de référence, cela s'applique à : <ul style="list-style-type: none"> <li>Condition 7.1, Rapport de faisabilité sur la brèche dans la jetée</li> </ul> Sur demande, les dossiers seront fournis à l'AEIC.
22.2	Le promoteur conserve tous les documents visés par la condition 22.1 dans un local situé au Canada et communique l'adresse de ce local à l'Agence. Les dossiers peuvent être conservés sous forme électronique. Le promoteur avise l'Agence au moins 30 jours avant tout changement de l'emplacement du local où sont conservés les documents, et fournit à l'Agence l'adresse du nouvel emplacement.	L'administration portuaire conservera tous les dossiers pertinents au Canada, au 3301 E. Pender Street, Vancouver, C.-B. et au 100 The Pointe, 999 Canada Place, Vancouver, C.-B. conformément à la condition 22.2. Pour l'année de référence, cela s'applique à : <ul style="list-style-type: none"> <li>Condition 7.1, Rapport de faisabilité sur la brèche dans la jetée</li> </ul> L'AEIC sera avisée si un changement est apporté à l'emplacement physique de l'installation où les dossiers sont conservés au moins 30 jours avant tout changement, et la nouvelle adresse sera fournie.
22.3	Le promoteur avise l'Agence de tout changement aux coordonnées du promoteur incluses dans la présente déclaration de décision .	Aucune activité applicable n'a été entreprise au cours de l'année visée.

**Annexe B**  
**Résumé et compte rendu complet des points de vue et des**  
**informations reçues des Premières Nations et des réponses de**  
**l'administration portuaire**

## **Liens<sup>1</sup>**

**Rapport de faisabilité sur la brèche dans la jetée (condition 7.1)**

**Programme de suivi de nourricerie du crabe dormeur juvénile  
(condition 7.7)**

**Plan relatif aux mesures compensatoires (condition 7.11)**

**Programme de suivi de la salinité, du biofilm et du bécasseau  
d'Alaska (condition 10.4)**

---

<sup>1</sup> Le dossier complet des points de vue et des informations reçues des Premières Nations, ainsi que les réponses de l'administration portuaire, comprend des renseignements confidentiels qui ont été partagés avec l'Agence d'évaluation d'impact du Canada et rédigés à partir de ce document.

## Rapport de faisabilité sur la brèche dans la jetée (condition 7.1)

### Résumé des points de vue et des informations

L'administration portuaire a consulté les Premières Nations relativement au rapport de faisabilité de la brèche dans la jetée, conformément à la condition 7.1 : Premières Nations (Roberts Bank), Premières Nations (navigation maritime) et Premières Nations (fleuve Fraser), telles que définies dans les conditions 1.22 à 1.24. La condition prévoyait une période d'examen de 60 jours. Avant l'expiration de la période d'examen, l'administration portuaire a reçu des demandes de prolongation de la part des Premières Nations et a accordé un délai supplémentaire de 12 jours pour la conclusion de l'examen.

L'administration portuaire a reçu des points de vue et des informations de la part des Premières Nations suivantes concernant le projet de rapport de faisabilité de la brèche :

- Première Nation de Tsawwassen
- Bande indienne Musqueam
- Ts'uubaa-asatx
- Nation Quw'utsun (représentant les tribus Cowichan, la Première Nation Halalt, la Première Nation Lyackson, la tribu Penelakut et la Première Nation St'zuminus)
- Bande de Seabird Island
- Nation Songhees

Les commentaires reçus des Premières Nations concernant le rapport préliminaire consistaient en des questions de clarification sur les informations présentées dans le rapport, des suggestions éditoriales pour améliorer la compréhension et la lisibilité, et des commentaires sur la portée et le contenu du rapport, notamment des recommandations pour des travaux ultérieurs, ainsi que des perspectives sur les deux options d'emplacement de la brèche (terminal maritime et jetée) identifiées dans la condition 7.2.

L'administration portuaire a pris en compte les points de vue et les informations, ainsi que les connaissances autochtones et des communautés, fournies par les Premières Nations et a fourni une réponse par écrit indiquant comment les points de vue et les informations, ainsi que les connaissances, fournies ont été intégrées dans le rapport, ou une justification de la non-intégration des commentaires reçus, le cas échéant.

## **Programme de suivi de nourricerie du crabe dormeur juvénile (condition 7.7)**

### **Résumé des points de vue et des informations**

Comme le précise la condition 7.7, l'administration portuaire a consulté les Premières Nations (Roberts Bank) concernant le programme de suivi de nourricerie du crabe dormeur juvénile, tel que défini à la condition 1.22.

L'administration portuaire a reçu des points de vue et des informations de la part des Premières Nations suivantes :

- Première Nation de Tsawwassen
- Bande indienne Musqueam

Les commentaires reçus consistaient en des questions et des suggestions visant à clarifier la portée et l'objectif du programme de suivi, des suggestions relatives aux méthodes de collecte de données, aux critères de classe de taille pour le crabe juvénile, au calendrier et à la localisation des efforts d'échantillonnage, ainsi que des suggestions éditoriales visant à améliorer la clarté du rapport.

L'administration portuaire a pris en compte les points de vue et les informations, ainsi que les connaissances autochtones et celles des communautés, fournies par les Premières Nations concernant le programme de suivi de nourricerie du crabe dormeur juvénile et a fourni une réponse par écrit indiquant comment les points de vue, les informations et les connaissances fournies ont été intégrées dans le rapport, ou une justification de la non-intégration des commentaires reçus, le cas échéant.

## **Plan relatif aux mesures compensatoires (condition 7.11)**

### **Résumé des points de vue et des informations**

Comme l'indique la condition 7.11, l'administration portuaire a consulté les Premières Nations concernant le plan relatif aux mesures compensatoires (Roberts Bank), les Premières Nations (navigation maritime), les Premières Nations (fleuve Fraser), telles que définies dans les conditions 1.22 à 1.24.

L'administration portuaire a reçu des points de vue et des informations concernant le programme relatif aux mesures compensatoires non conventionnelles, qui est un aspect du plan relatif aux mesures compensatoires, de la part des Premières Nations suivantes :

- Bande indienne Musqueam
- Nation Tsleil-Waututh

Les commentaires reçus des Premières Nations ont consisté à fournir des facteurs écologiques importants et des priorités autochtones à prendre en compte dans l'évaluation des différents types de projets de mesures compensatoires, des informations sur les pratiques autochtones traditionnelles, des suggestions pour une approche holistique des études pilotes, des questions sur la relation entre le programme relatif aux mesures compensatoires non conventionnelles et le plan global de mesures compensatoires, et des demandes d'examen des informations disponibles concernant les projets de mesures compensatoires achevés.

L'administration portuaire a pris en compte les points de vue et les informations, ainsi que les connaissances autochtones et celles des communautés, fournies par les Premières Nations sur le plan relatif aux mesures compensatoires non conventionnelles et a fourni une réponse par écrit indiquant comment les points de vue, les informations et les connaissances fournies ont été intégrées dans le rapport, ou une justification de la non-intégration des commentaires reçus, le cas échéant.

## **Programme de suivi de la salinité, du biofilm et du bécasseau d'Alaska (condition 10.4)**

### **Résumé des points de vue et des informations**

Comme le précise la condition 10.4, l'administration portuaire a consulté les Premières Nations (Roberts Bank) au sujet du programme de suivi de la salinité, du biofilm et du bécasseau de l'Alaska, tel que défini à la condition 1.22.

L'administration portuaire a reçu des points de vue et des informations de la part des Premières Nations suivantes :

- Première Nation de Tsawwassen
- Bande indienne Musqueam

Les commentaires reçus des Premières Nations portaient sur le but et les objectifs du programme de suivi : des suggestions éditoriales visant à améliorer la clarté des objectifs des différentes composantes de l'étude, des commentaires sur la faisabilité de certaines composantes de l'étude, des questions de clarification et des suggestions sur les méthodes, les paramètres et la portée spatiale de l'étude de collecte des données et des questions et des commentaires sur les approches d'analyse des données.

L'administration portuaire a pris en compte les points de vue et les informations, ainsi que les connaissances autochtones et celles des communautés, fournies par les Premières Nations sur le programme de suivi de la salinité, du biofilm et du bécasseau de l'Alaska et a fourni une réponse par écrit indiquant comment les points de vue, les informations et les connaissances fournies ont été intégrées dans le rapport, ou une justification de la non-intégration des commentaires reçus, le cas échéant.

## **Annexe C**

**Résumé et compte rendu complet des points de vue et des informations reçues des organismes gouvernementaux et des intervenants, ainsi que des réponses de l'administration portuaire**

## **Liens**

**Programme de suivi des effets de la qualité de l'air sur la santé humaine (condition 3.6)**

**Rapport de faisabilité sur la brèche dans la jetée (condition 7.1)**

## **Programme de suivi des effets de la qualité de l'air sur la santé humaine (condition 3.6)**

### **Résumé des points de vue et des informations**

L'administration portuaire a consulté les organismes gouvernementaux concernant le programme de surveillance de la qualité de l'air, une composante du programme de suivi des effets de la qualité de l'air sur la santé humaine, comme spécifié dans la condition 3.6.

L'administration portuaire a reçu des points de vue et des informations de Metro Vancouver.

Metro Vancouver a contribué à l'élaboration du programme de surveillance, notamment à la sélection des paramètres et des méthodes de contrôle, ainsi qu'à l'emplacement d'une nouvelle station permanente de surveillance de la qualité de l'air, qui fera partie du réseau existant de surveillance de la qualité de l'air de Metro Vancouver. Les commentaires de Metro Vancouver concernant le projet de programme de suivi des effets de la qualité de l'air sur la santé humaine ont porté sur les procédures de collecte des données, les méthodes d'analyse des données et les critères de qualité de l'air applicables.

Les autres organismes gouvernementaux consultés (Environnement et changement climatique Canada (ECCC), Santé Canada, ministère de la Santé de la Colombie-Britannique et ville de Delta) ont indiqué qu'ils feraient part de leurs commentaires lors de l'examen du projet de document relatif au programme de surveillance, qui aura lieu au cours des prochaines années. Le ministère de l'Environnement et de la Stratégie en matière de changement climatique de la Colombie-Britannique a été invité mais a refusé de participer à la consultation, faisant remarquer que les agences compétentes ayant un rôle de réglementation ou de surveillance de la qualité de l'air sont déjà impliquées.

L'administration portuaire a pris en considération les points de vue et les informations fournies par Metro Vancouver concernant le programme de suivi des effets de la qualité de l'air sur la santé humaine et a fourni une réponse par écrit indiquant comment les points de vue et les informations fournies ont été intégrées dans le rapport, ou une justification de la non-intégration de l'apport, le cas échéant. Les commentaires reçus et les réponses de l'administration portuaire sont inclus ci-dessous.

**Points de vue et informations de Metro Vancouver et réponse de l'administration portuaire (condition 3.6)**

## Commentaires de Metro Vancouver sur le projet du terminal 2 de Roberts Bank : le projet de programme de suivi de la qualité de l'air sur la santé humaine (partie 1, phase de construction), tel qu'il a été soumis pour examen le 13 avril 2023

### Tableau des réponses aux commentaires

Ces commentaires par écrit ont été reçus de Metro Vancouver par l'administration portuaire le 19 juin 2023. Les réponses fournies ci-dessous ont été envoyées par l'administration portuaire à Metro Vancouver le 20 décembre 2023.

#	Section	Question ou commentaire de Metro Vancouver	Réponse de l'Administration portuaire
1.	Section 1, page 1 : « <i>L'élément du PS des effets de la qualité de l'air sur la santé humaine a été élaboré en consultation avec TFN, Musqueam et d'autres groupes autochtones, ainsi qu'Environnement et Changement climatique Canada (ECCO, Santé Canada, ministère de la Santé de la Colombie-Britannique, la ville de Delta et Metro Vancouver</i> »	Je suggérerais que les autorités sanitaires locales puissent également vouloir examiner, en particulier Fraser Health	<p><b>Réponse :</b> L'administration portuaire consulte toutes les parties spécifiées dans la condition d'approbation fédérale 3.6. La portée de la consultation précisée dans les conditions fédérales a été déterminée à la suite d'un processus de consultation public approfondi et reflète les commentaires des parties intéressées. Le ministère de la Santé de la Colombie-Britannique et la ville de Delta sont tous deux précisés dans la condition et sont consultés en ce qui concerne le programme de suivi de la qualité de l'air sur la santé humaine (PS sur les effets de la qualité de l'air sur la santé humaine), et il est prévu que ces entités fourniront des commentaires pertinents au nom des résidents. L'une ou l'autre de ces entités ou les deux entités pourraient faire appel directement aux autorités de Fraser Health si elles ont besoin d'une expertise supplémentaire pour soutenir leur participation à l'élaboration du programme de suivi.</p> <p><b>Modifications apportées :</b> Aucune pour le moment.</p>
2.	Section 1.1, page 2 : « <i>Pour tout dépassement jugé attribuable aux activités de construction du projet, l'administration portuaire mettra en œuvre des mesures modifiées ou supplémentaires pour atténuer les émissions atmosphériques du projet, le cas échéant</i> »	Les dépassements devront être soigneusement définis, car certains objectifs sont basés sur des moyennes sur trois ans.	<p><b>Réponse :</b> Les concentrations de contaminants, pour les périodes de moyenne applicables, seront déterminées pendant l'élaboration de la section sur la prise en charge adaptative (partie 2) du PS des effets de la qualité de l'air sur la santé humaine. L'administration portuaire reconnaît la complexité de la détermination des seuils où les objectifs sont basés sur des moyennes et consultera Metro Vancouver et d'autres parties identifiées pour bénéficier de leur expertise à ce sujet.</p> <p><b>Modifications :</b> Aucune pour le moment.</p>
3.	Section 1.2, page 2 : « <i>1.2 Résumé de la consultation et de l'engagement</i> »	Comme nous l'avons déjà mentionné, les autorités sanitaires doivent être consultées.	<p><b>Réponse :</b> Veuillez vous reporter à la réponse au commentaire no 1.</p> <p><b>Modifications :</b> Aucune pour le moment.</p>
4.	Section 1.2, page 2 : « <i>Les principaux aspects de la conception qui ont été discutés et convenus dans le cadre de cette consultation préliminaire comprennent :</i>	Voir le commentaire précédent. Il est peut-être préférable maintenant de simplement se référer à ce qui est spécifié dans la condition.	<p><b>Réponse :</b> En plus des contaminants énumérés dans la condition, le PS des effets de la qualité de l'air sur la santé humaine comprendra des contaminants d'intérêt pour la Première Nation Tsawwassen (PNT). Le document a été révisé pour faire référence à la condition, comme suggéré, et à la demande de de la PNT.</p> <p><b>Modifications apportées :</b> La puce pertinente de la section 1.2 a été révisée comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La sélection des contaminants potentiellement préoccupants à inclure dans le programme de surveillance, <i>comme indiqué dans la condition 3.6.1 de la déclaration de décision fédérale et les contaminants supplémentaires demandés par la PNT</i> »</li> </ul>
5.	Section 2, page 3 : « <i>La qualité de l'air ambiant dans la région de Tsawwassen de Delta, en Colombie-Britannique, est déjà l'une des meilleures dans la vallée du bas Fraser (selon l'examen des données de surveillance) et</i>	Veuillez consulter les documents spécifiques de l'évaluation qui appuient cet énoncé. Notons notamment que les émissions de la chaîne d'approvisionnement n'ont pas été prises en compte en détail dans le cadre de l'évaluation et qu'il n'est pas clair que le projet RBT2 entraînera une « amélioration » de la qualité de l'air.	<p><b>Réponse :</b> Les énoncés sur la qualité de l'air dans la région sont basés sur les informations contenues dans la déclaration d'impact environnemental (DIE) RBT2. Ce paragraphe a été élargi pour fournir des preuves à l'appui de la déclaration, ainsi que des références applicables.</p> <p><b>Modifications apportées :</b> Texte et références complémentaires ajoutés à la</p>

#	Section	Question ou commentaire de Metro Vancouver	Réponse de l'Administration portuaire
	<i>devrait s'améliorer à l'avenir... »</i>		section 2.
6.	Section 2, page 4 : « <u>Les concentrations de qualité de l'air dans la zone du projet, qui reflètent les émissions atmosphériques régionales, sont dérivées de la surveillance de la qualité de l'air ambiant menée par Metro Vancouver.</u> »	Comment la « région » est-elle définie ici? Du point de vue de MV, il ne serait pas juste de dire que la qualité de l'air de Tsawwassen est représentative de la qualité de l'air ou des émissions régionales.	<b>Réponse :</b> Merci pour ce commentaire. Dans le contexte des bassins atmosphériques régionaux définis, l'utilisation du terme « régional » est incorrecte et a été corrigée comme indiqué ci-dessous. <b>Modifications apportées :</b> La phrase de la section 2 a été révisée comme suit : « Concentrations de qualité de l'air dans la zone du projet, qui reflètent les émissions atmosphériques <i>locales et régionales</i> ... »
7.	Section 2, page 4 : « Une surveillance continue à Tsawwassen a été effectuée à la station T39... »	La station T39 est également financée par le port et exploitée par MV.	<b>Réponse :</b> Modification effectuée <b>Modifications apportées :</b> La phrase de la section 2 a été révisée comme suit : « La surveillance continue à Tsawwassen a été effectuée à la station T39 depuis juin 2010 <i>et est cofinancée par l'administration portuaire et Metro Vancouver, et exploitée...</i> »
8.	Section 3, page 4 : « Les contaminants potentiellement préoccupants qui seront surveillés à la nouvelle station sur les terres de la PNT, comme demandé par la PNT, comprennent... »	Plus tôt, il a été noté que MV a participé à ce processus de sélection. Il est peut-être préférable de simplement faire référence à la condition.	<b>Réponse :</b> Comme indiqué ci-dessus en réponse au commentaire no4, les contaminants qui seront surveillés dans le cadre du PS des effets de la qualité de l'air sur la santé humaine vont au-delà de ceux énumérés dans la condition. L'administration portuaire reconnaît que, bien que la PNT ait suggéré les contaminants supplémentaires, Metro Vancouver a également été consulté au sujet de la liste. Le texte a été révisé pour qu'il soit plus clair. <b>Modifications apportées :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>« Les contaminants potentiellement préoccupants qui seront surveillés à la nouvelle station sur les terres de la PNT, à la demande de la PNT <i>et discutés en consultation avec Metro Vancouver et d'autres parties consultées</i>, comprennent : »</li> </ul>
9.	Section 4.2, page 8 : « 4.2 Exigences en matière de données »	Il devrait y avoir une certaine mention de la fréquence de collecte pour chacun des indicateurs dans le tableau 1.	<b>Réponse :</b> La fréquence de collecte des données a été ajoutée à la section 4.3, Méthodes. <b>Modifications apportées :</b> Ce qui suit a été ajouté à la section 4.3.1 Collecte de données : « <i>Tous les critères de contaminants de l'air du tableau 1 et les mesures météorologiques du tableau 2 seront continuellement consignés. Les matières organiques à l'état de trace du tableau 1 seront échantillonnées selon un calendrier d'échantillonnage de 12 jours.</i> »
10.	Section 4.2, tableau 1, page 8 : « <i>Sujet particulier (PM10)</i> »	Unités manquantes De plus, PM 10 n'est pas actuellement surveillé à T39.	<b>Réponse :</b> Le texte a été révisé pour inclure les unités et préciser que PM <sub>10</sub> ne sera surveillé qu'à la nouvelle station sur les terres de la PNT. <b>Modifications apportées :</b> Le tableau 1 a été révisé comme suit : <i>« Particules inhalables (PM<sub>10</sub>) (µg/m<sup>3</sup>), à la nouvelle station des terres de la PNT »</i>
11.	Section 4.3.1, page 10 : « <u>Les méthodes de laboratoire pour la spécification des matières organiques ou PM<sub>2.5</sub> ne sont pas rendues publiques par ECCC.</u> »	Je comprends que les méthodes de laboratoire sont incluses dans les feuilles de calcul de données disponibles sur le portail de données en ligne fédéral.	<b>Réponse :</b> L'administration portuaire n'a pas pu trouver les méthodes de laboratoire applicables sur le portail de données en ligne fédéral <a href="https://donnees-data.ec.gc.ca/data/air/monitor/networks-and-studies/?lang=en">https://donnees-data.ec.gc.ca/data/air/monitor/networks-and-studies/?lang=en</a> . L'information n'est pas essentielle à l'ébauche du PS des effets de la qualité de l'air sur la santé humaine et, par conséquent, la phrase a été supprimée. L'administration portuaire accueille toute <i>information</i> de Metro Vancouver pour localiser les méthodes de laboratoire. <b>Modifications apportées :</b> La section 4.3.1 a été révisée comme suit : <i>'Les méthodes de laboratoire pour les substances organiques ou la spéciation des PM<sub>2.5</sub> ne sont pas mises à la disposition du public par ECCC.'</i>

#	Section	Question ou commentaire de Metro Vancouver	Réponse de l'Administration portuaire
12.	<p>Section 4.3.1, page 10 : « Les spécifications de performance de l'équipement, l'identification des marques/modèles d'analyseur appropriés qui répondent à ces spécifications, les protocoles d'échantillonnage, les procédures détaillées pour les étalonnages quotidiens et mensuels, les critères d'audit, les systèmes d'acquisition de données appropriés et les procédures d'AQ/CQ pour convertir les données brutes en lectures finales sont décrits en détail dans ces deux documents d'orientation. »</p>	<p>Metro Vancouver utilisera de préférence nos procédures et pratiques pour exploiter la station de la même manière que les autres stations exploitées par MV dans le réseau.</p>	<p><b>Réponse :</b> Merci pour ce commentaire. Ce paragraphe a été révisé pour préciser que les procédures opérationnelles des stations seront celles appliquées par Metro Vancouver dans l'ensemble de son réseau de surveillance de la qualité de l'air. La référence au manuel d'échantillonnage sur le terrain de la Colombie-Britannique et à la directive sur la surveillance de l'air de l'Alberta, en ce qui concerne les spécifications de l'équipement, etc. a été supprimée.</p> <p><b>Modifications apportées :</b> La section 4.3.1 a été révisée comme suit :</p> <p>« Metro Vancouver suit les directives du Réseau national de surveillance de la pollution atmosphérique (RNSPA) d'Environnement et Changement climatique Canada (ECCC), qui se limitent généralement aux méthodes pour les critères de contaminants de l'air. Deux documents importants concernant les mesures ambiantes proposées comprennent le British Columbia Field Sampling Manual (BC FSM) et la Alberta Air Monitoring Directive (AB AMD). <i>Metro Vancouver appliquera des procédures et des pratiques similaires à celles utilisées dans les autres stations du réseau régional de qualité de l'air exploité par Metro Vancouver à la nouvelle station des terres de la PNT. Les spécifications de performance de l'équipement, l'identification des marques/modèles d'analyseur appropriés qui répondent à ces spécifications, les protocoles d'échantillonnage, les procédures détaillées pour les étalonnages quotidiens et mensuels, les critères d'audit, les systèmes d'acquisition de données appropriés et les procédures d'AQ/CQ pour convertir les données brutes en lectures finales sont décrits en détail dans ces deux documents d'orientation.</i><sup>1</sup></p>
13.	<p>Section 4.3.2, page 10 : « 1) Effectuer le contrôle de la qualité et l'assurance de la qualité (AQ/CQ) sur les données pour s'assurer qu'elles sont valides et exactes »</p>	<p>S'il y a des divergences entre les données analysées par le promoteur et les données validées par Metro Vancouver, comment cela sera-t-il traité? Par exemple, Metro Vancouver peut apporter des ajustements aux références des instruments à la suite des opérations et des vérifications régulières de la station. Metro Vancouver travaille sur un cycle annuel de validation des données, il sera donc important de le noter dans les rapports mensuels.</p> <p>L'ensemble de données final validé par MV (pour les données traitées par notre surveillance) doit être l'ensemble de données officiel de la station. L'utilisation des données à un stade précoce, lorsqu'elles ne sont pas entièrement validées, doit comporter quelques mises en garde liées au fait que les données sont préliminaires et peuvent être modifiées.</p>	<p><b>Réponse :</b> L'administration portuaire apprécie les détails fournis. Le processus de validation des données sera décrit à la section 6.2.1, lorsque la partie 2 du PS sur les effets de la qualité de l'air sur la santé humaine sera élaborée. Entre-temps, la section 4.3.2 a été révisée pour inclure une référence croisée à cette section pour plus de détails.</p> <p><b>Modifications apportées :</b> La section 4.3.2 a été révisée comme suit :</p> <p>« 1) Effectuer le contrôle de la qualité et l'assurance de la qualité (AQ/CQ) sur les données pour s'assurer qu'elles sont valides et exactes » <i>(voir la section 5.2.1)</i></p>
14.	<p>Section 5, page 11 : « Ces critères et limites d'exposition seront utilisés dans l'interprétation des données de surveillance de la qualité de l'air pour indiquer si des effets sur la santé humaine sont susceptibles de se produire ou ont le potentiel de se produire dans le domaine de l'étude... »</p>	<p>Compte tenu de l'horizon temporel pour la construction et l'exploitation, il faut reconnaître que si des objectifs encore plus stricts entrent en vigueur, le tableau 3 sera modifié pour évaluer par rapport aux nouveaux objectifs.</p>	<p><b>Réponse :</b> Le texte a été révisé pour préciser que les limites d'exposition seront examinées périodiquement pour les valeurs mises à jour. Si les limites d'exposition sont devenues plus strictes, les nouvelles valeurs s'appliqueront, selon la condition 3.6.5, dans une mise à jour du programme de suivi.</p> <p><b>Modifications apportées :</b> La section 5 a été révisée comme suit :</p> <p>« Ces critères et limites d'exposition seront utilisés dans l'interprétation des données de surveillance de la qualité de l'air pour indiquer si des effets sur la santé humaine sont susceptibles de se produire ou ont le potentiel de se produire dans la zone d'étude, en relation avec les concentrations mesurées. <i>Ces valeurs seront examinées périodiquement pour déterminer s'il y a des valeurs mises à jour.</i> »</p> <p>Le tableau 3 a été révisé pour plus de clarté afin d'inclure la source de chaque limite d'exposition applicable.</p>

#	Section	Question ou commentaire de Metro Vancouver	Réponse de l'Administration portuaire
15.	Section 5 tableau 3, page 11 : « <i>Critères de qualité de l'air ambiant et limites d'exposition pour la santé humaine (en µg/m3)</i> »	Veillez passer en revue les effets de la qualité de l'air sur la santé humaine de l'Ontario et vous assurer que ce tableau reflète ces niveaux : <a href="https://www.ontario.ca/page/ontarios-ambient-air-quality-criteria#section-0">https://www.ontario.ca/page/ontarios-ambient-air-quality-criteria#section-0</a>	<b>Réponse :</b> Les effets de la qualité de l'air sur la santé humaine de l'Ontario ont été ajoutés au tableau 3 pour les contaminants applicables, où aucune limite d'exposition n'avait été identifiée auparavant. <b>Modifications apportées :</b> Le tableau 3 a été révisé pour inclure les effets de la qualité de l'air sur la santé humaine de l'Ontario pour l'acétaldéhyde (24 heures), l'acroléine (1 heure, 24 heures), le benzène (24 heures), le benzo(a)pyrène (annuel), le butadiène 1,3 (annuel) et le naphthalène (24 heures).
16.	Section 5 tableau 3, page 11 : « <i>Critères de qualité de l'air ambiant et limites d'exposition pour la santé humaine (en µg/m3)</i> »	Veillez passer en revue les objectifs de qualité de l'air ambiant de l'Alberta et vous assurer que ce tableau reflète ces niveaux (c.-à-d. que l'Alberta a une limite pour l'acroléine, le benzène, etc.) : <a href="https://www.alberta.ca/ambient-air-quality-objectives.aspx">https://www.alberta.ca/ambient-air-quality-objectives.aspx</a>	<b>Réponse :</b> Les effets de la qualité de l'air sur la santé humaine de l'Alberta ont été ajoutés au tableau 3 pour les contaminants applicables, où aucune limite d'exposition n'avait été identifiée auparavant. <b>Modifications apportées :</b> Le tableau 3 a été révisé pour inclure les effets de la qualité de l'air sur la santé humaine de l'Alberta pour les PM2,5 (1 heure), l'acétaldéhyde (1 heure), l'acroléine (1 heure, 24 heures), le benzène (1 heure, annuel) et le naphthalène (annuel).
17.	Section 6, page 15	Aucun détail dans cette section	<b>Réponse :</b> La section 6 sera incluse dans la partie 2 du programme de suivi de la qualité de l'air sur la santé humaine. <b>Modifications :</b> Aucune pour le moment.
18.	Section 7, page 15	Aucun détail dans cette section	<b>Réponse :</b> Les sections 6 et 7 seront incluses dans la partie 2 du programme de suivi de la qualité de l'air sur la santé humaine. <b>Modifications :</b> Aucune pour le moment.

## Rapport de faisabilité sur la brèche dans la jetée (condition 7.1)

### Résumé des points de vue et des informations

L'administration portuaire a consulté sur la faisabilité d'une brèche dans la jetée les organismes gouvernementaux, les propriétaires fonciers et les locataires, comme spécifié dans la condition 7.1, ainsi que les intervenants. Ces entités sont énumérées ci-dessous. L'administration portuaire a reçu des points de vue et des informations provenant des entités présentées en italique.

- **Organismes gouvernementaux** – *Pêches et Océans Canada*, Environnement et Changement climatique Canada
- **Propriétaires fonciers** – *British Columbia Railway Company*, *ministère des Transports et de l'Infrastructure de la Colombie-Britannique*
- **Locataires** - *Global Container Terminals*, *Westshore Terminals*, *Ocean Delta Towing*,
- **Intervenants** - *Blue Water Rail Services*, *Canadian National Railway*, *Canadian Pacific Kansas City Railway*, *Toronto Terminals Railway*

Les commentaires de ces entités se sont concentrés sur les domaines des évaluations techniques et économiques relatives à leurs mandats individuels ou à leurs activités. Les commentaires ont porté sur la conception et l'emplacement de la brèche dans la jetée, l'approche de la construction, les coûts, y compris ceux de la construction et de l'entretien, et les incidences économiques potentielles de l'interruption des services pendant la construction de la brèche dans la jetée. L'administration portuaire a pris en considération les points de vue et les informations fournies par les intervenants et les organismes gouvernementaux sur le rapport de faisabilité de la brèche dans la jetée, et a fourni une réponse par écrit indiquant comment les points de vue et les informations fournies ont été intégrées dans le rapport, ou une justification de la non-intégration des contributions reçues, le cas échéant. Les commentaires reçus et les réponses de l'administration portuaire sont inclus ci-dessous.

Dans le cas de la condition 7.1, les réponses par écrit de l'administration portuaire aux organismes gouvernementaux et aux intervenants consistent en des courriels indiquant les sections du rapport final de faisabilité de la brèche dans la jetée qui ont été révisées sur la base des points de vue et des informations fournies. Cette approche a été adoptée, pour cette condition particulière, parce que les commentaires reçus comportaient des thèmes centraux, qui ont été pris en compte collectivement lors de la révision du rapport. Le rapport final sur la brèche dans la jetée indique comment les points de vue et les informations ont été intégrées, et explique pourquoi d'autres ne l'ont pas été.

**Points de vue et informations de Blue Water Rail Services et réponse de l'administration portuaire (condition 7.1)**



# Projet du terminal 2 de Roberts Bank - Rapport préliminaire sur la faisabilité d'une brèche dans la jetée

## Tableau des commentaires de Blue Water Rail Services

Le tableau ci-dessous est fourni par l'Administration portuaire Vancouver-Fraser à Blue Water Rail Services Limited Partnership (BWRS) comme option pour consigner les commentaires et fournir une rétroaction sur le rapport préliminaire sur la faisabilité d'une brèche fourni pour examen le 23 août 2023.

Ces commentaires par écrit ont été reçus le 29 septembre 2023.

	Section/sujet du rapport	Commentaire
1	Général/Écologique	Expliquez quel problème de mouvement de poisson nous essayons de résoudre. Même si la brèche est construite, il y a toujours la voie ferrée de BC Ferries à proximité. En mettant de côté les coûts et les impacts, la solution sera-t-elle même efficace?
2	Impact économique/ financier	Quel sera l'effet des perturbations ferroviaires sur la main-d'œuvre et l'emploi de BWRS. Pendant de courtes périodes, BWRS pourrait être en mesure de redéployer certains employés touchés pour travailler à un autre terminal client BWRS, mais même cela serait difficile, car d'autres terminaux clients auraient déjà suffisamment de main-d'œuvre avec peu ou pas de postes vacants.  Des pannes ferroviaires prolongées ou fréquentes affecteraient la rétention des employés de BWRS. Si nous devons embaucher, il faut du temps pour répondre au besoin et attirer de nouveaux employés. De plus, la main-d'œuvre disponible à embaucher est limitée parce qu'il existe un ensemble de compétences spécifiques requises pour gérer les trains unitaires.
3	Impact économique/ financier	Le détournement des trains pendant une panne ferroviaire exige un haut degré de coordination logistique. Un calendrier de précision pour l'arrivée ou le départ des trains n'est pas réaliste ou réalisable, et il n'y a pas non plus de calendrier de construction précis. Il y aura toujours un délai de récupération après une panne; les mouvements de fret ne sont pas activés et désactivés comme les interrupteurs d'éclairage. En cas de retard de construction qui arrive déjà, où y a-t-il une capacité de voie pour retenir les trains unitaires? Est-ce même au Canada? L'emplacement de retenue bloque-t-il d'autres mouvements ferroviaires vers d'autres destinations ou bloque-t-il les passages à niveau? Il faut tenir compte des effets en cascade de l'origine à la destination et prolonger la durée prévue d'une panne ferroviaire, mais un train est un impact consécutif. Est-ce saisi dans l'analyse économique effectuée dans le rapport?
4	Impact économique/ financier	Les pannes ferroviaires planifiées prolongées donneraient aux expéditeurs le temps et l'occasion d'adapter et de changer les ports pour éviter toute perturbation de leurs activités. COVID-19 a été une panne imprévue qui a provoqué une perturbation mondiale universelle affectant essentiellement les chaînes d'approvisionnement de la même manière. Comment les expéditeurs réagiront-ils lorsque la perturbation n'affectera que VFPA? Les expéditeurs reviendront-ils une fois le projet terminé? Ou est-ce que les concurrents de VFPA ou de Westshore Terminals auront des mesures incitatives pour que les chaînes d'approvisionnement ne reviennent pas à l'état d'avant le projet? Comment une perturbation prolongée affecterait-elle la réputation du marché en tant que port fiable?

**De :** [Karaloff, Kevin](#)  
**À :** [Emily Mak](#)  
**Objet :** Rapport de faisabilité de la brèche

---

Bonjour Emily,

Je voulais vous informer que vendredi, nous avons soumis le rapport de l'administration portuaire sur la faisabilité d'une brèche dans la jetée de Roberts Bank à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada, conformément à la condition 7.1 du projet fédéral. Le rapport final est accessible ici : [Lien vers le rapport](#)

Nous tenons à vous remercier à nouveau de nous avoir fait part de vos commentaires tout au long de la période de 60 jours prévue à cet effet. Ces commentaires ont été pris en compte et intégrés au rapport final, notamment :

- Une réponse actualisée qui reflète les commentaires des intervenants sur le projet de rapport (voir le résumé et la section 6).
- Une nouvelle section de consultation résumant les commentaires reçus pendant la période de 60 jours de la part des intervenants, notamment la BWR (voir la section 5).
- Une annexe actualisée pour inclure vos commentaires tels qu'ils ont été reçus (voir l'annexe 5)

N'hésitez pas à communiquer avec moi si vous avez des questions de suivi.

Cordialement,

**Kevin Karaloff** P.Eng MBA  
Directeur des partenariats d'infrastructure



**Administration portuaire Vancouver-Fraser**  
100 The Pointe, 999 Canada Place  
Vancouver, B.C. Canada V6C 3T4

TÉLÉPHONE CELLULAIRE : XXXXXXXXXX  
[portvancouver.com](http://portvancouver.com)

Le bureau de Canada Place de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser se trouve sur le territoire traditionnel des nations xʷməθkʷəy̓əm (Musqueam), Sk̓wx̓wú7mesh (Squamish) et səliłwətaʔ (Tsleil-Waututh).

Le bureau de Delta de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser se trouve sur le territoire traditionnel des xʷməθkʷəy̓əm (Musqueam), ǵéy̓c̓əy̓ (Katzie), ǵʷɑ : n̓łə́n̓ (Kwantlen), Semiahmoo et sc̓əwaθən məsteyəxʷ (Tsawwassen).

**Points de vue et informations de la British Columbia Railway Company  
et réponse de l'administration portuaire (condition 7.1)**



## Projet du terminal 2 de Roberts Bank - Rapport préliminaire sur la faisabilité d'une brèche dans la jetée Tableau des commentaires de BC Railway Company « BCR »

Le tableau ci-dessous est fourni par l'Administration portuaire Vancouver-Fraser à la BC Railway Company comme option pour consigner les commentaires et fournir une rétroaction concernant le rapport préliminaire sur la faisabilité de la brèche fourni pour examen le 6 juillet 2023.

Ces commentaires par écrit ont été reçus le 6 septembre 2023.

#	Section/sujet du rapport	Commentaire
1.	Technique/conception	<p>La BCR accepte généralement la conception technique des ponceaux à dalot en béton comme étant l'approche la plus pratique. L'incorporation de l'éclairage intérieur plutôt que de dômes solaires est un élément de conception essentiel pour BCR.</p> <p>BCR demeure préoccupée par le fait que les ponceaux à dalot imposeraient un obstacle inacceptable aux futurs services publics linéaires (égouttage des eaux pluviales, eau, électricité, etc.). Les corridors d'accès aux services publics proposés situés uniquement aux bords sud et nord de la route de chaussée existante de BCR sont problématiques.</p>
2.	Sécurité	<p>BCR a des préoccupations concernant les conflits inhérents à la sécurité de la construction d'une brèche de jetée au milieu d'une cour de triage en exploitation. Ce problème n'a pas été traité adéquatement dans le rapport de faisabilité.</p> <p>La gare de triage de Roberts Bank de BCR est une installation extraordinairement occupée. Elle fonctionne 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 et 365 jours par année et dessert directement le plus grand terminal à conteneurs du Canada (GCT Deltaport) et la plus grande installation d'exportation de charbon du Canada (Westshore).</p> <p>Au cours d'une journée type, nous voyons environ 10 trains arrivant et 10 trains sortants et nous traitons environ 75 000 pieds linéaires de wagons (CN, CPKC et BNSF) à l'intérieur et à l'extérieur des deux terminaux. Il y a 11 voies de transit sur la jetée qui sont au moins à moitié remplies de wagons presque en permanence. Il existe des voies d'accès ferroviaires internes qui sont constamment utilisées pour des activités ferroviaires auxiliaires, notamment le transport des équipes de train, le transport des équipes mécaniques, la protection des mouvements des wagons et la fourniture de zones de travail linéaires permettant des activités presque continues d'inspection mécanique et de réparation des wagons.</p> <p>En vertu du Règlement sur la sécurité ferroviaire, BCR a la responsabilité réglementaire d'assurer la sécurité de toute personne que nous autorisons sur notre propriété ferroviaire. BCR assume des risques et des responsabilités juridiques chaque fois que nous permettons à quiconque d'entrer dans notre gare de triage. La gare de triage située sur la jetée existante de la BCR est très fréquentée</p>

#	Section/sujet du rapport	Commentaire
		<p>et constitue déjà un lieu de travail à haut risque. La construction d'une brèche dans la jetée nécessiterait une main-d'œuvre contractuelle importante, des matériaux et de l'équipement lourd, au beau milieu d'une cour de triage très active.</p> <p>À moins que l'approche de construction 1 n'ait été adoptée (le scénario improbable de la fermeture de toutes les opérations de terminal et de chemin de fer à Roberts Bank pour faciliter la construction), BCR serait alors tenue d'assumer le risque et la responsabilité supplémentaires associés à ces travaux de construction hautement invasifs par d'autres personnes dans notre gare de triage.</p>
3.	Coûts de construction et d'entretien	BCR n'a aucune question ni aucun commentaire concernant les coûts de construction et d'entretien estimés. La méthodologie et les montants estimés semblent raisonnables.
4.	Répercussions/ pertes financières	<p>La BCR a examiné les impacts financiers estimés dans le rapport de faisabilité. Nous ne sommes qualifiés que pour commenter les impacts estimés sur les chemins de fer.</p> <p>BCR considère que la méthodologie utilisée pour analyser les impacts opérationnels et estimer les pertes financières pour les chemins de fer est une approche raisonnable et fournit une approximation valide. Le cas échéant, BCR considère que les impacts estimés sont du côté optimiste. L'estimation de l'impact sur les chemins de fer est principalement basée sur les pertes proportionnelles des voies d'arrêt/stockage et les impacts sur le transit ferroviaire. Le rapport de faisabilité ne semble pas tenir compte des répercussions sur les activités ferroviaires auxiliaires dans la cour de triage.</p> <p>Comme indiqué dans le commentaire n° 2 de la BCR ci-dessus, les voies de la gare de triage de la BCR sur la jetée ne sont pas simplement utilisées pour l'entreposage et le transit des wagons. Il existe des voies d'accès internes entre les voies qui sont constamment utilisées pour des activités ferroviaires auxiliaires, y compris le transport des équipes de train, le transport des équipes mécaniques, la protection des mouvements des wagons et la fourniture de zones de travail linéaires permettant des activités presque continues d'inspection mécanique et de réparation des wagons. Les plans d'échelonnement et de séquençage de la construction décrits dans les approches 2 et 3 auraient un impact profond sur toutes les activités ferroviaires auxiliaires réalisées sur la jetée. Bien qu'il soit probablement impossible d'estimer avec précision, BCR prévoit une perte de productivité supplémentaire de 10 % à 20 % en raison de l'impact sur les activités auxiliaires, en plus de ce qui est estimé dans le rapport de faisabilité.</p>
5.	Emplacements alternatifs de la jetée de BCR	<p>Le rapport de faisabilité évalue cinq emplacements alternatifs, les emplacements originaux 1, 2 et 3 proposés par les consultants de la VFPA et les emplacements A et B suggérés par la BCR. Une comparaison des coûts totaux est fournie pour les cinq emplacements.</p> <p>Le rapport indique que l'emplacement 3 présente des « avantages notables liés à la construction par rapport aux emplacements 1 et 2 ». La BCR est tout à fait d'accord avec cette évaluation. Après avoir examiné et envisagé des plans détaillés de séquençage de la construction, BCR est d'avis que les emplacements 1 et 2 ne sont</p>

#	Section/sujet du rapport	Commentaire
		<p>tout simplement pas réalisables. Les deux emplacements 1 et 2 coupent des sections transversales encombrées de 11 voies ferrées parallèles, avec des routes d'accès étroites. L'accès à la construction (matériaux et équipements), la mise en place et l'exécution des travaux seraient extraordinairement difficiles à réaliser en toute sécurité sans interrompre toutes les activités ferroviaires annexes.</p> <p>L'emplacement 3 a moins de voies ferrées et plus de terrain ouvert, offrant plus de flexibilité pour l'interface de construction/opérationnelle. La BCR est d'avis que le seul endroit véritablement réalisable pour une brèche dans la jetée à travers la cour de triage de la BCR serait à l'endroit ou à l'ouest de l'emplacement 3 (c.-à-d. un emplacement optimisé à proximité de l'emplacement 3 et de l'emplacement B).</p>
6.	Emplacement de la brèche sur la propriété de VFPA (Emplacement A)	<p>La BCR avait précédemment suggéré à la VFPA d'envisager un autre emplacement pour la brèche dans la jetée, sur le terrain de la VFPA situé à l'ouest du viaduc du milieu de la jetée. Le rapport de faisabilité inclut désormais cette alternative en tant qu'emplacement A. Bien que le rapport inclue cette alternative et l'intègre dans le tableau de comparaison des coûts, il ne met pas vraiment en évidence les avantages de cet emplacement. Il n'est situé qu'à quelques centaines de mètres à l'ouest des emplacements 3/B, mais surtout, il se trouve entièrement sur des terrains appartenant à la VFPA.</p> <p>Bien que les coûts de construction et les impacts financiers globaux/pertes de ce site soient similaires à ceux de l'emplacement 3/B, le fait qu'il soit entièrement situé sur des terrains appartenant à l'APVF et contrôlés par elle simplifierait bon nombre des défis contractuels les plus complexes de ce projet. La brèche dans la jetée ne nécessiterait plus le consentement d'autres propriétaires fonciers tiers (c'est-à-dire la BCR et le MTI). La province et la BCR seraient ainsi dégagées de nombreux problèmes et de toutes les négociations et accords contractuels relatifs au régime foncier, aux droits d'accès, aux futurs SRW, à l'accès futur pour l'inspection et l'entretien et à de nombreuses questions de sécurité/responsabilité.</p>
7.	Consentement et indemnisation pour les chemins de fer de classe 1	<p>La BCR est propriétaire de la majorité de la voie ferrée existante et de l'infrastructure ferroviaire qui s'y trouve. Cependant, la BCR n'exploite aucun de ses propres trains. Le mandat de la BCR, au nom de la province, est de posséder et d'entretenir l'infrastructure ferroviaire partagée afin de fournir un accès équitable et égal aux trois chemins de fer de classe 1 (CN, CPKC et BNSF) pour desservir les terminaux portuaires de Roberts Bank (GCT et Westshore).</p> <p>La BCR est essentiellement un propriétaire/gestionnaire de biens et d'installations ferroviaires et n'a pas d'intérêt commercial dans le trafic ferroviaire de Roberts Bank. La BCR fonctionne sur la base d'un simple recouvrement des coûts auprès des chemins de fer de classe 1, quel que soit le volume du trafic ferroviaire.</p> <p>La BCR entretient une relation de quasi-bailleur/locataire avec les chemins de fer de classe 1. Les trois chemins de fer de classe 1 sont parties à un accord de section commune avec la BCR qui leur donne le droit contractuel de faire circuler leurs trains sur les installations ferroviaires partagées de la BCR de Roberts Bank. Les accords de section commune régissent les droits et obligations contractuels respectifs de la BCR et des chemins de fer de classe 1.</p> <p>En fonction de l'emplacement de la brèche dans la jetée et de l'approche en matière de construction, le rapport de faisabilité estime que les impacts financiers/les pertes pour les chemins de fer se situent dans une fourchette de 100 à 400 millions de dollars.</p>

#	Section/sujet du rapport	Commentaire
		<p>Ces impacts/pertes seraient encourus par les trois chemins de fer de classe 1, et non par la BCR.</p> <p><b>La BCR n'a pas l'autorité légale et contractuelle pour accepter unilatéralement la brèche dans la jetée ou toute autre activité d'un tiers sur la jetée qui interférerait avec l'exploitation du chemin de fer de classe 1 ou lui imposerait des impacts/pertes financiers. Pour qu'une brèche dans la jetée puisse être construite sur la propriété de la BCR, l'organisme fédéral/le promoteur devrait d'abord obtenir le consentement des trois chemins de fer de classe 1, y compris leur accord sur les conditions d'indemnisation de leurs impacts/pertes financières et une renonciation à toute responsabilité à l'encontre de la BCR.</b></p>

**De :** [Karaloff, Kevin](#)  
**À :** [Gord Westlake](#)  
**Objet :** Rapport de faisabilité de la brèche

---

Bonjour Gord,

Je voulais vous informer que vendredi, nous avons soumis le rapport de l'administration portuaire sur la faisabilité d'une brèche dans la jetée de Roberts Bank à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada, conformément à la condition 7.1 du projet fédéral. Le rapport final est accessible ici : [Lien vers le rapport](#)

Nous tenons à vous remercier à nouveau de nous avoir fait part de vos commentaires tout au long de la période de 60 jours prévue à cet effet. Ces commentaires ont été pris en compte et intégrés au rapport final, notamment :

- Une réponse actualisée qui reflète les commentaires des intervenants sur le projet de rapport (voir le résumé et la section 6).
- Une nouvelle section de consultation résumant les commentaires reçus pendant la période de 60 jours de la part des intervenants, notamment la BWR (voir la section 5).
- Une annexe actualisée pour inclure vos commentaires tels qu'ils ont été reçus (voir l'annexe 5)

N'hésitez pas à communiquer avec moi si vous avez des questions de suivi.

Cordialement,

**Kevin Karaloff** P.Eng MBA  
Directeur des partenariats d'infrastructure



**Administration portuaire Vancouver-Fraser**  
100 The Pointe, 999 Canada Place  
Vancouver, B.C. Canada V6C 3T4

TÉLÉPHONE CELLULAIRE : [REDACTED]  
[portvancouver.com](http://portvancouver.com)

Le bureau de Canada Place de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser se trouve sur le territoire traditionnel des nations xʷməθkʷəy̓əm (Musqueam), Sk̓wx̓wú7mesh (Squamish) et səliłwətaʔ (Tsleil-Waututh).

Le bureau de Delta de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser se trouve sur le territoire traditionnel des xʷməθkʷəy̓əm (Musqueam), ǵéy̓c̓əy̓ (Katzie), ǵʷɑ : n̓l̓ə́n̓ (Kwantlen), Semiahmoo et sc̓əwaθən məsteyəxʷ (Tsawwassen).

**Points de vue et informations de la Canadian National Railway et  
réponse de l'administration portuaire (condition 7.1)**

**From:** Karen Jensen <[REDACTED]>  
**Sent:** Monday, September 18, 2023 7:47 AM  
**To:** Fong, Selina <[REDACTED]>; Darren Reynolds <[REDACTED]>; Tyler Banick <[REDACTED]>  
**Cc:** Long, Jarret <[REDACTED]>; Karaloff, Kevin <[REDACTED]>  
**Subject:** [External] - RE: Review requested on port authority's draft breach feasibility report

**CAUTION:** This email originated from outside of the organization. Do not click links or open attachments unless you recognize the sender and know the content is safe.

Hello Selina;

Roberts Bank Terminal (RBT) currently provides Canadian coal producers and Intermodal shippers with an expanded and diversified market for their products. Asian and Indian countries represent the largest global demand for coal and Intermodal products. This expanded market is critical for Canadian producers and receivers as they can participate in the higher-value international pricing.

The Roberts Bank Terminal 2 (RBT2) is focused on increasing through put of the Intermodal business to international markets. This expansion allows Intermodal companies to participate in higher-value international Asian markets, which means improved netbacks for the Intermodal shipper. Furthermore, RBT2 will also increase exports through the Vancouver Fraser Port Authority (VFPA) by improving supply chain efficiency. This benefits the Intermodal terminals inland as well as supports future growth and development of VFPA. The RBT2 expansion also increases the performance of the rail transportation system at Deltaport, and this contributes to an increase in the volume of goods exported from Canada to overseas markets. This expansion will also ensure that the future growth opportunities within Deltaport are not encumbered by rail access in and out of Roberts Bank Terminal.

Regarding the installation of the concrete culverts under the causeway, it is CN's expectation that there would not be any disruption to CN's ability to provide rail service to our customers into Deltaport. CN has a common carrier obligation to our customers, and we strongly want to continue to provide this service without any disruptions.

## **CN Karen Anne Jensen**

---

Senior Manager, Business Development | Marketing  
Vancouver, BC

T: [REDACTED] C: [REDACTED]  
Email: [REDACTED]

**De :** [Karaloff, Kevin](#)  
**À :** [Karen Jensen](#)  
**Objet :** Rapport de faisabilité de la brèche

---

Bonjour Karen,

Je voulais vous informer que vendredi, nous avons soumis le rapport de l'administration portuaire sur la faisabilité d'une brèche dans la jetée de Roberts Bank à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada, conformément à la condition 7.1 du projet fédéral. Le rapport final est accessible ici : [Lien vers le rapport](#)

Nous tenons à vous remercier à nouveau de nous avoir fait part de vos commentaires tout au long de la période de 60 jours prévue à cet effet. Ces commentaires ont été pris en compte et intégrés au rapport final, notamment :

- Une réponse actualisée qui reflète les commentaires des intervenants sur le projet de rapport (voir le résumé et la section 6).
- Une nouvelle section de consultation résumant les commentaires reçus pendant la période de 60 jours de la part des intervenants, notamment la BWR (voir la section 5).
- Une annexe actualisée pour inclure vos commentaires tels qu'ils ont été reçus (voir l'annexe 5)

N'hésitez pas à communiquer avec moi si vous avez des questions de suivi.

Cordialement,

**Kevin Karaloff** P.Eng MBA  
Directeur des partenariats d'infrastructure



**Administration portuaire Vancouver-Fraser**  
100 The Pointe, 999 Canada Place  
Vancouver, B.C. Canada V6C 3T4

TÉLÉPHONE CELLULAIRE : XXXXXXXXXX  
[portvancouver.com](http://portvancouver.com)

Le bureau de Canada Place de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser se trouve sur le territoire traditionnel des nations xʷməθkʷəyəm (Musqueam), Sk̓wx̓wú7mesh (Squamish) et səliłwətał (Tsleil-Waututh).

Le bureau de Delta de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser se trouve sur le territoire traditionnel des xʷməθkʷəyəm (Musqueam), ǵéyćəy (Katzie), ǵʷɑ : nłəń (Kwantlen), Semiahmoo et scəwaθən məsteyəxʷ (Tsawwassen).

**Points de vue et informations de Pêches et Océans Canada et  
réponse de l'administration portuaire (condition 7.1)**



## Projet du terminal 2 de Roberts Bank - Rapport préliminaire sur la faisabilité d'une brèche dans la jetée

### Tableau des commentaires de Pêches et Océans Canada (MPO)

Le tableau ci-dessous est fourni par l'Administration portuaire Vancouver-Fraser à Pêches et Océans Canada (MPO) comme option pour consigner les commentaires et fournir une rétroaction sur le rapport préliminaire sur la faisabilité de la brèche fourni pour examen le 6 juillet 2023.

Ces commentaires par écrit ont été reçus le 15 septembre 2023.

#	Section/sujet du rapport	Commentaire
1.	Réponse de la VFPA à la condition 7.1 : Faisabilité de la brèche – Section 3.5, page 17	Autorisation : Le promoteur devra demander une autorisation en vertu de la <i>Loi sur les pêches</i> pour le projet RBT2 et la/les brèches(s). Les brèches doivent être incluses dans les plans d'atténuation (brèche du terminal) ou de compensation (brèche dans la jetée).
2.	Réponse de la VFPA à la condition 7.1 : Faisabilité de la brèche- Section 1.2, page 3	« Déterminer qu'une brèche dans la jetée sera plus bénéfique pour la productivité du saumon juvénile qu'une brèche au terminal, comme l'exige la condition 7.2. » La brèche au terminal et la brèche dans la jetée sont toutes deux techniquement réalisables et devraient être envisagées par le promoteur pour atténuer ou compenser les impacts sur le saumon quinnat.
3.	Annexes techniques – Résumé et conclusions, question 8 (page 40/xxvi)	« Une brèche dans la jetée peut généralement être située n'importe où le long de la jetée. » Le promoteur devrait considérer le meilleur emplacement de la brèche entre les emplacements 3 et B en fonction de l'accès du poisson (la plus longue durée pendant laquelle le ponton demeure accessible à la migration du poisson) et de la longueur du ponton (190 m ou 240 m). Une brèche près de ou à l'emplacement A ou B devrait faire l'objet d'un examen plus approfondi en termes d'avantages et de risques pour le poisson.
4.	Résumé (page ii)	Le rapport suggère qu'il serait techniquement et économiquement possible pour le ministre de Pêches et Océans d'obtenir la permission des propriétaires fonciers, d'obtenir des permis et de déterminer si une brèche dans la jetée serait avantageuse. S'il est techniquement et économiquement possible pour Pêches et Océans Canada d'entreprendre ces travaux, pourquoi ne serait-il pas techniquement et économiquement possible pour la VFPA? Pêches et Océans Canada n'envisage pas d'entreprendre ces travaux. Le MPO est d'avis que s'il est techniquement et économiquement possible d'entreprendre une brèche dans la jetée, et si cela est bénéfique pour le poisson, la VFPA devrait l'inclure dans son plan de mesures compensatoires, afin de contrebalancer la fragmentation accrue de l'estuaire qui résultera probablement du projet, indépendamment du fait que la brèche dans la jetée soit plus bénéfique que la brèche dans le terminal.

#	Section/sujet du rapport	Commentaire
5.	Annexe technique 3d	Si l'on prévoit que les négociations sur les perturbations subies par les usagers de la jetée existants prendront plus de temps que ne le prévoit le calendrier de construction actuel, la VFPA devrait envisager d'installer les éléments de la brèche pendant la construction de la jetée élargie et d'achever les sections restantes de la brèche à une date ultérieure.
6.		Pour remédier à la fragmentation accrue de l'estuaire et aux impacts potentiels de la construction du projet du terminal 2 de Roberts Bank sur la migration du saumon, la VFPA devrait envisager l'élimination d'autres barrières existantes dans l'estuaire du fleuve Fraser. Le MPO recommande vivement à la VFPA d'examiner s'il est possible d'inclure dans le plan de mesures compensatoires des brèches dans d'autres barrières existantes dans l'estuaire du fleuve Fraser.

**De :** [Charlene Menezes](#)  
**À :** [David Carter](#); [Tessa Richardson](#); [Stephanie Russo](#)  
**Objet :** Rapport de faisabilité de la brèche

---

Bonjour Dave, Tessa, Stephanie, and Brad,

Je voulais vous informer que vendredi, nous avons soumis le rapport de l'administration portuaire sur la faisabilité d'une brèche dans la jetée de Roberts Bank à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada, conformément à la condition 7.1 du projet fédéral. Le rapport final est accessible ici : [Lien vers le rapport](#)

Nous tenons à vous remercier à nouveau de nous avoir fait part de vos commentaires tout au long de la période de 60 jours prévue à cet effet. Ces commentaires ont été pris en compte et intégrés au rapport final, notamment :

- Une réponse actualisée qui reflète les commentaires des intervenants sur le projet de rapport (voir le résumé et la section 6).
- Une nouvelle section de consultation résumant les commentaires reçus pendant la période de 60 jours de la part des intervenants, notamment la BWR (voir la section 5).
- Une annexe actualisée pour inclure vos commentaires tels qu'ils ont été reçus (voir l'annexe 5)

N'hésitez pas à communiquer avec moi si vous avez des questions de suivi.

Cordialement,

**Charlene Menezes** M.Eng, P.Geo  
Gestionnaire, Projets d'infrastructure  
Exécution des programmes  
environnementaux



**Administration portuaire Vancouver-Fraser**  
100 The Pointe, 999 Canada Place  
Vancouver, B.C. Canada V6C 3T4

TÉLÉPHONE CELLULAIRE : [REDACTED]  
[portvancouver.com](http://portvancouver.com)

Le bureau de Canada Place de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser se trouve sur le territoire traditionnel des nations xʷməθkʷəy̓əm (Musqueam), Sḵwx̱wú7mesh (Squamish) et səliłwətaʔ (Tsleil-Waututh).

Le bureau de Delta de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser se trouve sur le territoire traditionnel des xʷməθkʷəy̓əm (Musqueam), ǵáyçəy (Katzie), ǵʷɑ : nłəñ (Kwantlen), Semiahmoo et sc̓əwaθen məsteyəxʷ (Tsawwassen).

**Points de vue et informations de Global Container Terminals et réponse de l'administration portuaire (condition 7.1)**

September 05, 2023

Wylen Wong  
Manager, Real Estate- Terminal & Land Strategies  
Vancouver Fraser Port Authority  
100 The Pointe, 999 Canada Place  
Vancouver, B.C. Canada  
V6C 3T4  
[REDACTED]

Dear Wylen:

**Re: GCT Canada feedback on the RBT2 Project: VFPA draft response to condition 7.1 Breach Feasibility**

Thank you for the opportunity for GCT Global Container Terminals Canada (GCT) to provide high level feedback on the draft VFPA response to condition 7.1 Breach Feasibility for the RBT2 Project.

GCT, a majority Canadian-owned and operated company with headquarters in Vancouver, has operated on the west coast of Canada since 1907. Under long-term leases with the Vancouver Fraser Port Authority (VFPA), GCT is responsible for operating both GCT Vanterm and GCT Deltaport. These two state-of-the-art west coast Canadian container terminals provide our mutual customers and carriers with reliable and convenient access to all major Asia-Pacific trade lanes and are representative of our involvement in the development and operation of Canada's Asia-Pacific Gateway.

GCT Deltaport is Canada's flagship container terminal, the largest in the country and handles the largest transpacific container vessels calling in Canada's largest port, the Port of Vancouver. GCT Deltaport also has the largest and most productive on-dock marine rail yard facility in North America which distributes rail containers to/from Canada's prairie provinces, Eastern Canada and into the Mid-West region of the U.S.A.

In 2022, GCT Deltaport handled approximately 1.10 million container throughputs including .747 million intermodal rail lifts and .406 million truck gate lifts.

In our remarks, GCT will not comment on land ownership, feasibility, engineering design, maintenance, effectiveness, and constructability concepts to allow water flows and facilitate fish passage between the areas to the north and south of the Roberts Bank causeway. GCT will limit our feedback to the potential breach feasibility, proposed locations and constructability options that might affect our ability to operate GCT Deltaport on behalf of the people of Canada, while at the same time deliver leading services to our mutual Ocean carrier customers and maintaining the fluidity of Canada's Pacific Gateway.

In reviewing the Draft RBT2-VFPA Response to condition 7.1: Breach Feasibility, GCT has the following comments:

**1. Potential Breach Locations:**

- At this time, with the limited information provided, GCT cannot comment on the technical and economic feasibility of the breach option at the site where the potential RBT2 terminal will meet the existing Roberts Bank terminals (Westshore and GCT Deltaport). GCT is open to receiving further information on the topic, and is committed to support where required should it be identified as a preferred option.
- GCT does not support a “causeway breach” in the proposed **location A** for a variety of reasons including:
  - It would be at the widest location (like **location B**), potentially increasing cost, time to build and create a major disruption to the day-to-day operations at the terminal.
  - It would be within the GCT Deltaport lease boundaries.
  - It is estimated that this location would produce the lowest amount of daily container rail production of all the proposed locations as it would directly affect the length and number of on-dock rail tracks working at any given time.
  - It would be within the on-dock “semi-automated” rail area which generally operates daily, 24 hours per day.
  - The “semi-automated” rail operation is a high safety risk area that requires sophisticated safety devices to warn employees of imminent danger. This is not an area to engage in construction activities while semi-automated rail operations are ongoing.
  - Under GCT’s lease with the VFPA, GCT assumes all legal risk and liability anytime we permit anyone into the rail yard and terminal boundaries.
  - The on-dock rail operation is manned by the ILWU (International Longshore and Warehouse Union) and GCT experienced considerable cost escalation when redeveloping its rail yard in 2015-2018 due to site safety and manning protocols during construction.
  - GCT is concerned that a **location A** breach of the causeway would cause an unacceptable level of operational disruption, financial impacts, pose unacceptable safety risks and create added potential financial liabilities.
  - **Location B** is also less desirable from a GCT perspective when compared to **Locations 1-3**
- If the Government of Canada decides to move forward with a potential breach of the causeway, GCT may support **location 3** as the best potential location. This is based on information provided by the VFPA to date, including there being fewer existing rail tracks in this location and the potential of large space available for road and rail detours.

**2. Construction Approach, staging and duration.**

- At this time, with the information provided, GCT does not support **Approach 1: Minimized Construction Duration**
- Although this approach has the shortest duration to deliver, the required results would shut down Container and Bulk operations 100% for approximately 1 year.

- i. This approach assumes a full shutdown of all existing operations at Westshore and GCT Deltaport.
  - ii. This approach would mean massive job layoffs for thousands of middle-class people working at both existing operations.
  - iii. This approach would paralyze the movement of Canadian Exports to Foreign markets and Imports arriving in Vancouver. British Columbia may not have capacity at other terminals to handle the volumes of business that currently exist at the Roberts Bank terminals.
  - iv. Ocean Carrier customers would have to find other destinations to move their containers/bulk cargo under this approach. If this happens there is no guarantee that these customers will bring back these volumes of business once construction has taken place. The Financial impacts to the existing tenants at Roberts Bank could be long term in nature and extend well beyond the completion of a causeway breach.
- Construction **Approach 2** and **Approach 3** are more balanced than **Approach 1** and allow for the existing terminals to still carry out their business but at a reduced rate.
  - At this time and based on the information provided, GCT may support construction **Approach 2** with appropriate mitigation and compensation, as it would be a more balanced approach, take less time to construct than **Approach 3** and be less disruptive to GCT's business overall. Having said that, **Approach 3** may take longer to construct but would minimize disruption to existing operations and maintain relatively minor, short -term outages to install and remove required detours or relocations. This approach may potentially be acceptable to GCT based on the information provided to date.

### 3. **Other comments:**

- GCT understands Indigenous groups concerns regarding the effects of existing causeways at Roberts Bank on the movement of juvenile salmon migration.
- GCT would support further investigation and determination by the appropriate federal authorities into a comparison and determination of the actual benefits to juvenile salmon productivity between:
  - i. A terminal breach at the proposed RBT2 site;
  - ii. A causeway breach at one of the three original locations along the causeway; and
- Third parties are expected to be impacted by the construction of a causeway breach. These include landowners, operators / tenants, railways, trucking companies, service suppliers and the thousands of employees working at Roberts Bank daily. Impacts will also reach beyond the existing on terminal operations and will include off terminal jobs such as harbour pilots, tug operators, custom brokers, freight forwarders, trans load operations and warehousing to name a few.
- **Financial losses due to container volume reduction:**
  - i. GCT has an existing lease arrangement for GCT Deltaport with the VFPA
  - ii. GCT may be financially impacted by construction of a causeway breach due to the potential reduction in container volumes and associated revenues from construction impacts and restrictions.
  - iii. GCT will not comment on the estimated reduction in cargo throughput and resulting financial losses as outlined in the draft report as we have not had the opportunity to perform our own independent analysis.

- iv. GCT will not comment on the analysis of construction costs, estimates for future maintenance costs and other potential compensatory costs.
  - v. If the Federal Government determines that a causeway breach will go ahead, then GCT would have to be compensated for any losses incurred because of disruption to operations during the breach construction and potentially after construction.
  - vi. Considerations will also have to be given for potential loss contracts, revenues and non-financial impacts that might be a result of reduced volumes as the container business is long term in nature and may extend beyond the completion of any causeway breach. A formula that considers continued business losses after construction completion may need to be included in any agreed upon arrangement.
- The Federal government needs to seriously consider any potential supply chain challenges, delays, and loss of production at Roberts Bank as it relates to broader economic implications of lost cargo volume during and after breach construction. This may include substantial trade impacts and GDP growth opportunities for Canada which could last longer in duration than any breach construction period.
  - GCT to date, has not been involved with any discussions regarding a potential breach of the causeway at Roberts Bank associated with the RBT2 Project. Moving forward, GCT would recommend that a future working committee include the existing tenants and other relevant stakeholders on this important topic.

In closing, GCT would like to thank the VFPA for the opportunity to comment and provide feedback on this important topic. We also thank the Federal Government for ensuring that we have had the opportunity to review and comment on the preliminary work done to date.

Sincerely,

Michael E. McLellan,  
Vice President-Project Development,  
GCT Global Container Terminals Canada

**De :** [Wylen Wong](#)  
**À :** [Mike McLellan](#); [Dallas Leung](#); [Marko Dekovic](#); [Roy Kristensen](#)  
**Objet :** Rapport de faisabilité de la brèche

---

Bonjour Mike, Dallas, Marko and Roy,

Je voulais vous informer que vendredi, nous avons soumis le rapport de l'administration portuaire sur la faisabilité d'une brèche dans la jetée de Roberts Bank à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada, conformément à la condition 7.1 du projet fédéral. Le rapport final est accessible ici : [Lien vers le rapport](#)

Nous tenons à vous remercier à nouveau de nous avoir fait part de vos commentaires tout au long de la période de 60 jours prévue à cet effet. Ces commentaires ont été pris en compte et intégrés au rapport final, notamment :

- Une réponse actualisée qui reflète les commentaires des intervenants sur le projet de rapport (voir le résumé et la section 6).
- Une nouvelle section de consultation résumant les commentaires reçus pendant la période de 60 jours de la part des intervenants, notamment la BWR (voir la section 5).
- Une annexe actualisée pour inclure vos commentaires tels qu'ils ont été reçus (voir l'annexe 5)

N'hésitez pas à communiquer avec moi si vous avez des questions de suivi.

Cordialement,

**Wylen Wong**

Gestionnaire, Immobilier - Terminaux et stratégies foncières



**Administration portuaire Vancouver-Fraser**

100 The Pointe, 999 Canada Place  
Vancouver, B.C. Canada V6C 3T4

TÉLÉPHONE CELLULAIRE : [REDACTED]

[portvancouver.com](http://portvancouver.com)

Le bureau de Canada Place de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser se trouve sur le territoire traditionnel des nations xʷməθkʷəy̓əm (Musqueam), Skwxwú7mesh (Squamish) et səliłwətaʔ (Tsleil-Waututh).

Le bureau de Delta de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser se trouve sur le territoire traditionnel des xʷməθkʷəy̓əm (Musqueam), ǵáyčəy (Katzie), ǵʷɑ : nłəń (Kwantlen), Semiahmoo et scəwaθən məsteyəxʷ (Tsawwassen).

**Points de vue et informations de la Canadian Pacific Kansas City  
Railway et réponse de l'administration portuaire (condition 7.1)**



## Projet du terminal 2 de Roberts Bank - Rapport préliminaire sur la faisabilité d'une brèche dans la jetée

### Tableau des commentaires de la Canadian Pacific Kansas City Railway

Le tableau ci-dessous est fourni par l'Administration portuaire Vancouver-Fraser à la Canadian Pacific Kansas City Railway comme option pour consigner les commentaires et fournir une rétroaction sur le rapport préliminaire sur la faisabilité de la brèche fourni pour examen le 23 août 2023. Veuillez ajouter des lignes supplémentaires au besoin.

Les commentaires sont demandés au plus tard le 15 septembre 2023. Après réception des commentaires, ce tableau sera modifié avec une colonne supplémentaire pour inclure les réponses de l'administration portuaire à chacun des commentaires reçus.

#	Section/sujet du rapport	Commentaire
1.	Généralités	La CPKC a un intérêt particulier à assurer le fonctionnement continu du rail lorsqu'un travail est proposé à proximité de la voie sur laquelle CPKC fonctionne.
2.	Section 1.2	Notable pour CPKC, la référence à l'exposition financière à des tiers pendant la construction, et que ces pertes seraient compensées.
3.	Section 6.5	En tant qu'utilisateur principal du réseau ferroviaire, la CPKC a un intérêt direct dans la manière dont les fonds peuvent être dépensés en ce qui concerne toute exposition financière indirecte à la CPKC par le biais du nivellement des redevances réparties.
4.		
5.		
6.		

**De :** [Kevin Karaloff](#)  
**À :** [Heather Macmahon](#)  
**Objet :** Rapport de faisabilité de la brèche

---

Bonjour Heather,

Je voulais vous informer que vendredi, nous avons soumis le rapport de l'administration portuaire sur la faisabilité d'une brèche dans la jetée de Roberts Bank à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada, conformément à la condition 7.1 du projet fédéral. Le rapport final est accessible ici : [Lien vers le rapport](#)

Nous tenons à vous remercier à nouveau de nous avoir fait part de vos commentaires tout au long de la période de 60 jours prévue à cet effet. Ces commentaires ont été pris en compte et intégrés au rapport final, notamment :

- Une réponse actualisée qui reflète les commentaires des intervenants sur le projet de rapport (voir le résumé et la section 6).
- Une nouvelle section de consultation résumant les commentaires reçus pendant la période de 60 jours de la part des intervenants, notamment la BWR (voir la section 5).
- Une annexe actualisée pour inclure vos commentaires tels qu'ils ont été reçus (voir l'annexe 5)

N'hésitez pas à communiquer avec moi si vous avez des questions de suivi.

Cordialement,

**Kevin Karaloff** P.Eng MBA  
Directeur des partenariats d'infrastructure



**Administration portuaire Vancouver-Fraser**  
100 The Pointe, 999 Canada Place  
Vancouver, B.C. Canada V6C 3T4

TÉLÉPHONE CELLULAIRE : [REDACTED]  
[portvancouver.com](http://portvancouver.com)

Le bureau de Canada Place de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser se trouve sur le territoire traditionnel des nations xʷməθkʷəy̓əm (Musqueam), Sk̓wx̓wú7mesh (Squamish) et səliłwətaʔ (Tsleil-Waututh).

Le bureau de Delta de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser se trouve sur le territoire traditionnel des xʷməθkʷəy̓əm (Musqueam), ǵéy̓c̓əy̓ (Katzie), ǵʷɑ : n̓l̓ə́n̓ (Kwantlen), Semiahmoo et sc̓əwaθən məsteyəxʷ (Tsawwassen).

**Points de vue et informations du ministère des Transports et de l'Infrastructure et réponse de l'administration portuaire (condition 7.1)**



# Projet du terminal 2 de Roberts Bank - Rapport préliminaire sur la faisabilité d'une brèche dans la jetée

## Tableau des commentaires du ministère des Transports et de l'Infrastructure (MTI)

Le tableau ci-dessous est fourni par l'Administration portuaire Vancouver-Fraser au ministère des Transports et de l'Infrastructure de la Colombie-Britannique (MTI) comme option pour consigner les commentaires et fournir une rétroaction sur le projet de rapport de faisabilité de la brèche fourni pour examen le 6 juillet 2023.

Ces commentaires par écrit ont été reçus le 20 septembre 2023.

#	Section/sujet du rapport	Commentaire
1.	Faisabilité	<p>La position du MTI reste inchangée : il n'y a pas d'impact significatif sur l'infrastructure du MTI si l'option d'une brèche au terminal est retenue, et il y a des impacts sur l'infrastructure du MTI qui doivent être pris en compte si l'une des options de brèche sur la jetée doit être mise en œuvre.</p> <p>Les répercussions sur l'infrastructure de MTI sont incluses dans les commentaires de l'examen technique ci-dessous. Sur la base de l'examen effectué, le MTI accepte que la brèche dans la jetée avec ponceau à dalot soit techniquement réalisable et puisse être construite. Si elle est approuvée/sélectionnée, le MTI convient qu'une étude plus approfondie est nécessaire pour l'emplacement final choisi afin de s'assurer que les normes de conception requises sont respectées.</p> <p>Le MTI comprend que plusieurs accords et opérations commerciales seraient affectés à des degrés divers en fonction de l'emplacement de la brèche dans la jetée et de l'approche en matière de construction. Le MTI reconnaît également qu'outre les coûts directs et indirects de la construction et de l'entretien d'une brèche dans la jetée, il existe d'autres impacts économiques qui doivent être pris en compte et qui peuvent ne pas l'être dans le rapport de la VFPA (par exemple, les impacts financiers pour d'autres utilisateurs de la chaîne d'approvisionnement, les opérateurs de remorqueurs, les entreprises de camionnage et les installations hors quai).</p> <p>Le MTI espère que l'étude de faisabilité économique de la VFPA informera l'AEIC des impacts économiques qui doivent être pris en compte, ainsi que de la faisabilité technique, pour rendre sa décision.</p>

2.	Technique/conception	<p><u>Structurel:</u></p> <p>La structure proposée est conçue pour avoir une durée de vie de 75 ans. Aucune méthode de protection contre la corrosion n'a été proposée pour les ailes des palplanches, qui seront continuellement soumises aux chlorures. La protection cathodique est fortement recommandée pour cette application afin de contrôler la corrosion et d'augmenter la durée de vie de ces ailes en acier nu.</p> <p>La structure de la brèche proposée comprend des ponceaux à dalot qui doivent être post-tendus longitudinalement et transversalement et qui seront assemblés à « sec » par l'intermédiaire d'un batardeau. Des précautions particulières doivent être prises pour s'assurer que les torons post-tension sont protégés contre la corrosion (p. ex., revêtement étanche, coulis, etc.) résultant de l'exposition continue en service de la structure à l'eau salée dans une zone de marée. L'approche choisie pour la protection des torons aura une incidence sur la conception structurelle et sera décidée avant l'étape de conception détaillée. Ce commentaire s'applique aussi bien à une brèche dans un terminal qu'à une brèche dans la jetée.</p> <p>Dans la section 2.6 de l'annexe 2, il est indiqué que la charge sismique n'a pas été incluse dans l'analyse et la conception de la structure du ponceau, car le code en vigueur n'exige pas une telle analyse pour les ponceaux, conformément au chapitre 8, partie 16, article 1.6.4 de la norme AREMA 2019. Les pressions latérales sismiques et les déformations résultant de la liquéfaction et d'autres interactions dynamiques entre le sol et la structure doivent être prises en compte dans la conception de la structure de la brèche, quel que soit l'emplacement choisi. Aucun critère de performance sismique ne semble avoir été élaboré pour cette structure, et le ministère conseille donc d'élaborer des critères de performance sismique pour la structure de la brèche.</p> <p><u>Commentaires hydrotechniques pour le rapport des annexes techniques :</u></p> <p>Le MTI a précédemment demandé qu'une évaluation hydraulique complète de toute la surface de la jetée soit effectuée afin de déterminer les besoins en matière de gestion des eaux pluviales dans le cadre de toute exploration d'une brèche dans la jetée et de l'expansion de la jetée. Il est clairement indiqué dans le rapport de faisabilité que la VFPA a retenu les services d'un consultant en hydraulique pour évaluer l'hydraulique de la brèche dans la jetée et de ses environs, mais le MTI ne sait pas si une évaluation hydraulique complète de toute la zone de la jetée (existante et proposée) a été réalisée dans le cadre de cette étude hydraulique.</p> <p>Les scénarios de brèche entre les terminaux sont discutés mais ne sont pas montrés. Fournissez plus d'informations sur ces options de brèche.</p>
----	----------------------	---

		<p>2.3.1</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inclure : Supplément de la Colombie-Britannique à CHBDC, circulaire technique T-04/19 de la Colombie-Britannique, ligne directrice de l'EGBC sur le développement de conceptions résilientes aux changements climatiques pour l'infrastructure routière en Colombie-Britannique 2020.</li> <li>• Retirer le guide d'installation des produits d'enrochement BC - ce guide est désuet et SS205 est mis à jour avec les informations pertinentes du guide.</li> </ul> <p>2.3.2</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Devrait-il y avoir une section sur les critères environnementaux? Par exemple, les vitesses minimales et maximales de l'eau, la profondeur d'encastrement des ponceaux, le temps d'immersion minimal permettant aux salmonidés de se déplacer, etc.</li> </ul> <p>2.3.2.2</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les exigences du code structurel du MTI devraient également être satisfaites. Les exigences en matière de chargement pour les chemins de fer seront supérieures à celles des autoroutes, mais il faudra tenir compte d'autres exigences du code du MTI; par exemple, certains éléments hydrotechniques qui sont généralement pris en compte sont la période de retour du débit qui tient compte du changement climatique, les exigences en matière de franc-bord, les considérations relatives à l'affouillement.</li> </ul> <p>2.7</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les commentaires du rapport de NHC sur les résultats hydrauliques et géomorphiques des trois premiers scénarios de brèche. Les deux scénarios de brèche supplémentaires doivent également être modélisés pour appuyer l'analyse des options.</li> <li>• Le rapport résume la durée pendant laquelle les ponceaux sont suffisamment mouillés pour que les salmonidés puissent utiliser les ponceaux. Ces résultats seront-ils pris en compte lors du choix de l'emplacement final?</li> <li>• NHC fait remarquer que les canaux de marée sont susceptibles d'être formés avec l'installation d'un franchissement de brèche. Les répercussions de ces canaux sur la brèche ne sont pas claires.</li> <li>• Les enrochements semblent être dimensionnés sur la base des résultats de vitesse du modèle NHC. Les influences côtières doivent également être prises en compte lors du dimensionnement des enrochements.</li> </ul> <p><u>Géotechnique :</u></p> <p>Le rapport démontre que les aspects géotechniques de la construction de la brèche sont techniquement réalisables.</p> <p><u>Drainage :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les travaux de conception futurs devraient inclure l'évaluation du drainage de la configuration existante et proposée de la route.</li> <li>• Préciser la période de retour de conception des ponceaux proposés. En règle générale, les ponceaux du MTI doivent être conçus en fonction d'un événement survenant tous les 200 ans.</li> </ul>
--	--	---

		<ul style="list-style-type: none"> <li>De même, il convient de confirmer que tous les éléments de la conception sont conformes aux critères de conception du ministère. Par exemple, le mécanisme de génération des hauteurs de vagues supposées pendant l'événement de conception correspond-il au reste de la période de retour des critères de conception du ponceau?</li> </ul> <p><u>Conception de l'autoroute :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La section transversale typique existante de la route doit être montrée.</li> <li>Montrer la section transversale de la route proposée sans la tubulure solaire.</li> <li>Les travaux de conception futurs devraient confirmer les critères de conception géométrique de la route.</li> </ul> <p><u>Propriétés</u></p> <p>La propriété des terrains présentés dans le rapport est exacte.</p> <p><u>Autorisation :</u></p> <p>Il est essentiel que l'ingénierie soit complétée et qu'un examen approfondi de la conception technique soit effectué à l'emplacement final choisi pour que le MTI puisse faciliter et coordonner l'accès aux terrains et l'obtention des autorisations dont il pourrait être responsable.</p>
3.	Construction	<p>La VFPA a présenté trois approches de construction pour une brèche dans la jetée et a procédé en détail à l'approche 3 (perturbation minimale de l'exploitation du terminal). Le MTI soutient ce choix parmi les trois approches proposées afin de réduire au minimum les incidences négatives sur les réseaux de transport et de chaîne d'approvisionnement si l'on poursuit la construction d'une brèche dans la jetée en utilisant une méthode d'excavation à ciel ouvert. En ce qui concerne les emplacements, une brèche sur des segments plus larges de la jetée peut permettre d'assembler une plus longue partie du ponceau au cours de l'étape 1, ce qui peut donner lieu à une meilleure séquence d'étapes.</p> <p>Les méthodes de construction sans tranchée ont été exclues conformément à l'annexe technique 2 : 3.2.1.1. en raison de plusieurs difficultés identifiées lors d'une première évaluation des méthodes d'installation. Les défis présentés étaient principalement attribuables au manque d'expertise locale dans les méthodes sans tranchée. Il est recommandé de poursuivre les recherches en faisant appel à des experts en méthodes sans tranchée pour confirmer leur applicabilité à la construction d'une brèche dans la jetée. L'ampleur des impacts économiques résultant des interruptions de service associées à une excavation à ciel ouvert justifie des recherches plus approfondies sur les méthodes sans tranchée. Une combinaison de construction sans tranchée (pour la jetée existante) et d'excavation à ciel ouvert (pour l'extension proposée) peut constituer une approche de construction moins perturbatrice.</p>

		<p><u>Les avantages des autres emplacements de la brèche dans la jetée, en particulier l'emplacement A, qui se trouve entièrement sur des terrains appartenant à la VFPA, devraient être étudiés de manière plus approfondie, car il semble qu'ils ne nécessiteraient pas la participation et/ou l'examen/l'approbation de tierces parties et pourraient contribuer à atténuer bon nombre des difficultés rencontrées.</u></p> <p>La coordination de toutes les activités de construction de tiers dans la compétence du MTI nécessitera une approche de coordination impliquée afin de garantir la sécurité du public voyageur et de veiller à ce que les exigences opérationnelles puissent être respectées tout au long de la construction.</p> <p>Toute déviation du trafic prévue pendant la durée de la construction devra faire l'objet d'un plan de gestion du trafic de catégorie 3, conformément au dernier manuel de gestion du trafic du MTI pour les travaux sur les routes, et devra tenir compte du volume du trafic commercial (et du type de véhicules commerciaux) empruntant cet itinéraire. Le plan de gestion du trafic doit être examiné et accepté par le MTI avant sa mise en œuvre.</p>
4.	Exploitation/Entretien	<p>Bien qu'une partie du (des) ponceau(x) à dalot soit construite dans l'emprise du MTI, la structure traversera plusieurs juridictions. Afin de protéger l'intégrité du réseau routier, le MTI réaffirme que si le ponceau à dalot devient la responsabilité de la VFPA, le MTI a besoin d'un contrôle total de la structure et d'un accès illimité pour effectuer toutes les activités nécessaires afin d'assurer la sécurité du public voyageur. Le MTI exigerait qu'après l'achèvement substantiel, l'exploitation, l'entretien et la réhabilitation de la structure soient réalisés conformément à un accord d'exploitation et d'entretien, délivré par le MTI à la VFPA.</p> <p>Le MTI doit également veiller à ce que l'exploitabilité de ce tronçon routier soit maintenue pendant toute la durée des travaux, car il s'agit d'un lien essentiel qui assure la connectivité régionale de ce réseau de transport vital. La coordination des activités d'entretien des routes pendant la durée des travaux est essentielle, en particulier les activités de déneigement. Cela doit être pris en compte lors de la préparation/planification de la construction. D'autres conditions peuvent être appliquées lorsque la surface des routes est perturbée et que le déneigement n'est pas réalisable par l'entreprise d'entretien du MTI.</p> <p>Étant donné que la chaussée dessert un port maritime, son importance en tant qu'itinéraire critique en cas d'urgence doit être prise en compte.</p>

**De :** [Selina Fong](#)  
**À :** [Maziar Kazemi](#)  
**Objet :** Rapport de faisabilité de la brèche

---

Bonjour Maziar,

Je voulais vous informer que vendredi, nous avons soumis le rapport de l'administration portuaire sur la faisabilité d'une brèche dans la jetée de Roberts Bank à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada, conformément à la condition 7.1 du projet fédéral. Le rapport final est accessible ici : [Lien vers le rapport](#)

Nous tenons à vous remercier à nouveau de nous avoir fait part de vos commentaires tout au long de la période de 60 jours prévue à cet effet. Ces commentaires ont été pris en compte et intégrés au rapport final, notamment :

- Une réponse actualisée qui reflète les commentaires des intervenants sur le projet de rapport (voir le résumé et la section 6).
- Une nouvelle section de consultation résumant les commentaires reçus pendant la période de 60 jours de la part des intervenants, notamment la BWR (voir la section 5).
- Une annexe actualisée pour inclure vos commentaires tels qu'ils ont été reçus (voir l'annexe 5)

N'hésitez pas à communiquer avec moi si vous avez des questions de suivi.

Cordialement,

**Selina Fong** P.Eng

Gestionnaire – Livraison de l'infrastructure, approvisionnement



**Administration portuaire Vancouver-Fraser**

100 The Pointe, 999 Canada Place  
Vancouver, B.C. Canada V6C 3T4

TÉLÉPHONE CELLULAIRE : [REDACTED]

[portvancouver.com](http://portvancouver.com)

Le bureau de Canada Place de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser se trouve sur le territoire traditionnel des nations xʷməθkʷəy̓əm (Musqueam), Skwxwú7mesh (Squamish) et səliłwətaʔ (Tsleil-Waututh).

Le bureau de Delta de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser se trouve sur le territoire traditionnel des xʷməθkʷəy̓əm (Musqueam), ǵáyčəy (Katzie), ǵʷɑ : nłəń (Kwantlen), Semiahmoo et scəwaθen məsteyəxʷ (Tsawwassen).

**Points de vue et informations d'Ocean Delta Towing et réponse de l'administration portuaire (condition 7.1)**



## Projet du terminal 2 de Roberts Bank - Rapport préliminaire sur la faisabilité d'une brèche dans la jetée

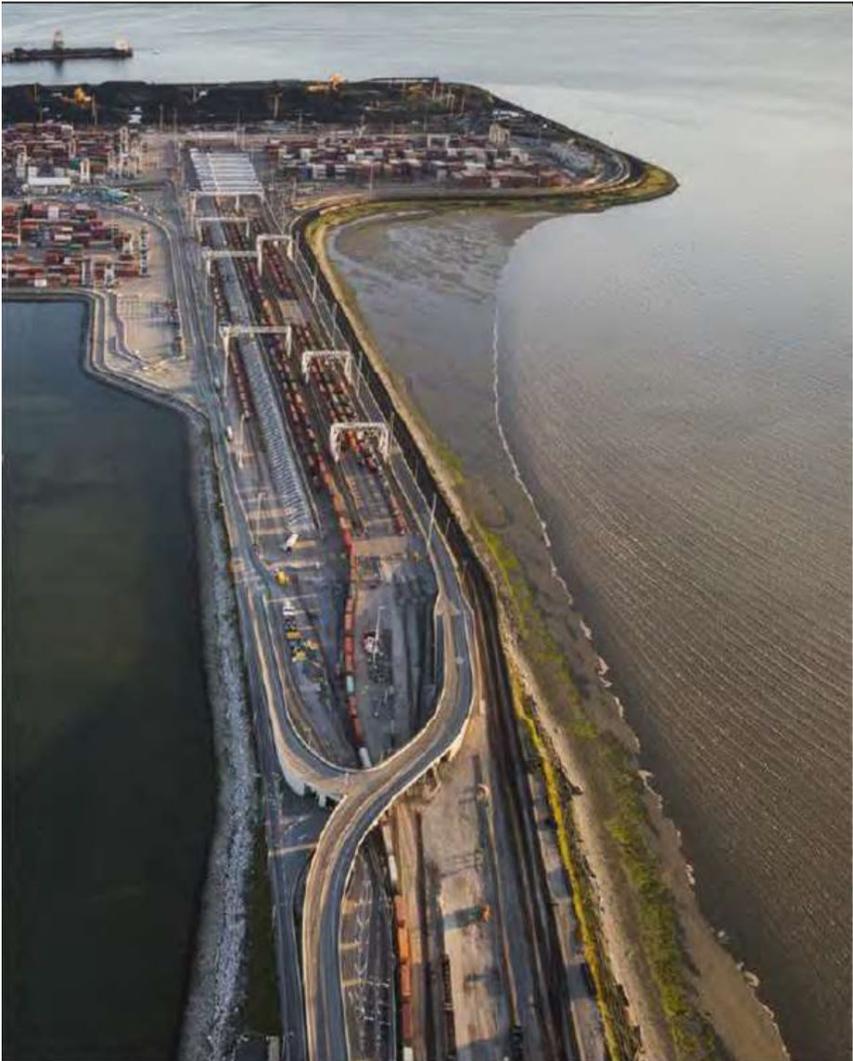
### Tableau des commentaires d'Ocean Delta Towing Inc.

Le tableau ci-dessous est fourni par l'Administration portuaire Vancouver-Fraser à Ocean Delta Towing Inc. (Ocean) comme option pour consigner les commentaires et fournir une rétroaction sur le rapport préliminaire sur la faisabilité de la brèche fourni pour examen le 6 juillet 2023.

Ces commentaires par écrit ont été reçus le 30 août 2023.

#	Section/sujet du rapport	Commentaire
1.	3.1.2 Locataire principal (4.4-Pertes financières subies par un tiers)	<p>Conformément à la VFPA et à Stantec (Réponse à la condition 7.1 : Faisabilité de la brèche - Technique + Annexe 2), la construction d'une telle brèche entraînera des perturbations variables en fonction de l'approche 1-2- 3 choisie. Toute réduction du trafic portuaire aura un impact significatif sur les revenus d'Ocean, car nous assistons tous les navires entrants et sortants de Roberts Bank. Par conséquent, en cas de perte de revenus due à la mise en œuvre de cette mesure, Ocean devra être compensé pour cette perte de revenus en raison de la limitation du trafic pendant les travaux.</p> <p>Une augmentation des tarifs des remorqueurs pour les armateurs pourrait également être envisagée. Ces coûts n'ont apparemment pas été calculés ni inclus dans la présente étude.</p>
2.	Page 93, 6.1.3 Considérations hydrotechniques	<p>En outre, si la brèche modifie le régime d'écoulement et augmente la sédimentation dans le bassin des remorqueurs d'Ocean, nous devons nous assurer que des opérations de dragage d'entretien seront prévues pour maintenir la profondeur d'eau pour les navires et les remorqueurs.</p> <p>Pour mieux prévoir l'accumulation possible de sédiments, il serait souhaitable d'effectuer une étude d'impact en réalisant des simulations hydrauliques en 2D des flux de sédiments passant par la brèche aux différents endroits proposés et des taux de transport et de dépôt de sédiments qui en résultent du côté nord au côté sud de la jetée.</p> <p>Nous voyons clairement sur « Illustration 1 : Brèche dans la jetée, plan d'ensemble des cinq emplacements identifiés que le côté nord-ouest de la jetée est fortement sédimenté (plus brun) avec des profondeurs moindres et que le côté est est plus profond (plus bleu).</p>

#	Section/sujet du rapport	Commentaire
		 <p>The map shows the Roberts Bank area with various infrastructure elements. A legend in the top left corner identifies:             <ul style="list-style-type: none"> <li>Infrastructure existante (grey)</li> <li>Infrastructure proposée pour le RBT2 (green)</li> <li>Emplacements potentiels de la brèche (orange)</li> </ul>             Labels on the map include: DELTA, PREMIÈRE NATION TSAWWASSEN, Voie d'accès élargie, Voie d'accès Roberts Bank, Emplacement 1 de la brèche dans la jetée, Emplacement 2 de la brèche dans la jetée, Emplacement 3 de la brèche dans la jetée, Bassin de remorqueurs élargi, Terminal maritime, and Terminaux de Roberts Bank.         </p> <p>On s'attend à ce que l'ouverture de la jetée aux emplacements de brèche A-B et potentiellement à l'emplacement n°3 puisse augmenter la sédimentation au niveau du bassin des remorqueurs et du terminal GCT plus que les emplacements n°1 ou n°2, mais cette conclusion préliminaire devra être vérifiée par la modélisation hydraulique proposée et les calculs du flux de transport des sédiments (page 93, 6.1.3 Considérations hydrotechniques),</p> <p>Le flux de sédiments peut également bloquer/obstruer éventuellement la brèche, de sorte que si aucun entretien n'est effectué, les efforts seront annulés. Nous constatons que sur certaines photographies, la brèche ne contient pas d'eau à marée basse et n'est donc pas fonctionnelle, à moins qu'elle ne soit creusée sous le niveau de la mer à marée basse. Quel est le taux d'efficacité de la passe à saumon si, à chaque marée basse, il n'y a pas d'eau et qu'elle se remplit de sédiments?</p>

#	Section/sujet du rapport	Commentaire
		 An aerial photograph showing a large port terminal situated on a narrow peninsula. The terminal is filled with numerous shipping containers and several large cargo ships are docked at the piers. A prominent feature is a break or gap in the pier structure, which is the subject of the report. The water is dark, and the sky is overcast. The terminal's layout includes multiple lanes and a complex network of roads and rail tracks.

**De :** [Wylen Wong](#)  
**À :** [Steve Cote, Jacques Tanguay, William Castleton](#)  
**Objet :** Rapport de faisabilité de la brèche

---

Bonjour Steve, Jacques, William,

Je voulais vous informer que vendredi, nous avons soumis le rapport de l'administration portuaire sur la faisabilité d'une brèche dans la jetée de Roberts Bank à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada, conformément à la condition 7.1 du projet fédéral. Le rapport final est accessible ici : [Lien vers le rapport](#)

Nous tenons à vous remercier à nouveau de nous avoir fait part de vos commentaires tout au long de la période de 60 jours prévue à cet effet. Ces commentaires ont été pris en compte et intégrés au rapport final, notamment :

- Une réponse actualisée qui reflète les commentaires des intervenants sur le projet de rapport (voir le résumé et la section 6).
- Une nouvelle section de consultation résumant les commentaires reçus pendant la période de 60 jours de la part des intervenants, notamment la BWR (voir la section 5).
- Une annexe actualisée pour inclure vos commentaires tels qu'ils ont été reçus (voir l'annexe 5)

N'hésitez pas à communiquer avec moi si vous avez des questions de suivi.

Cordialement,

**Wylen Wong**

Gestionnaire, Immobilier - Terminaux et stratégies foncières



**Administration portuaire Vancouver-Fraser**

100 The Pointe, 999 Canada Place  
Vancouver, B.C. Canada V6C 3T4

TÉLÉPHONE CELLULAIRE : [REDACTED]

[portvancouver.com](http://portvancouver.com)

Le bureau de Canada Place de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser se trouve sur le territoire traditionnel des nations xʷməθkʷəy̓əm (Musqueam), Skwxwú7mesh (Squamish) et səliłwətaʔ (Tsleil-Waututh).

Le bureau de Delta de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser se trouve sur le territoire traditionnel des xʷməθkʷəy̓əm (Musqueam), ǵáyčəy (Katzie), ǵʷɑ : nłəń (Kwantlen), Semiahmoo et scəwaθen məsteyəxʷ (Tsawwassen).