



PORT of
vancouver

Vancouver Fraser
Port Authority

RAPPORT CONCERNANT L'EXAMEN ENVIRONNEMENTAL ET L'EXAMEN DE PROJET

20-191 Travaux d'assainissement et remblayage du chantier naval de
Sterling

Préparé pour : Directrice, Examen environnemental et examen de projet

2023-11-01

Table des matières

1	INTRODUCTION.....	1
2	DESCRIPTION DU PROJET.....	1
2.1	Travaux proposés	2
2.2	Méthodes de construction proposées.....	3
3	EXAMEN TECHNIQUE.....	5
3.1	Planification	5
3.1.1	Désignations de l'utilisation des sols	5
3.1.2	Politiques en matière d'utilisation des sols existantes.....	5
3.1.3	Plan de la zone des terrains portuaires de Vancouver-Est.....	5
3.1.4	Lignes directrices concernant l'aménagement paysager des terrains portuaires de Vancouver-Est	6
3.2	Génie	6
3.3	Transports	7
3.4	Opérations maritimes	8
4	CONSULTATIONS DES PARTIES PRENANTES.....	8
4.1	Consultation municipale.....	8
4.2	Consultation des organisations fédérales, provinciales et régionales	8
4.2.1	Metro Vancouver.....	8
4.2.2	Pêches et Océans Canada.....	10
4.3	Consultation des locataires voisins.....	11
4.4	Notification et activités de mobilisation des comités de liaison communautaire.....	11
5	MOBILISATION DU PUBLIC.....	13
5.1	Registre canadien d'évaluation d'impact	13
5.2	Résumé de la mobilisation du public mené par le demandeur	14
5.3	Résumé des enjeux et des mesures d'atténuation proposées, ainsi que des conditions du permis	16
5.4	Exigences de notification des activités de construction.....	18
6	CONSULTATION DES GROUPES AUTOCHTONES	18
7	EXAMEN DES EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT	21
7.1	Portée de l'examen environnemental	21
7.2	Résumé des effets sur l'environnement et des mesures d'atténuation	21
7.3	Caractérisation des effets sur l'environnement	32
8	CONCLUSION.....	33
	ANNEXE A Liste des sources d'information.....	34
	ANNEXE B Plan de l'emplacement.....	36

PER n° :	20-191
Locataire/détenteur du permis :	Administration portuaire Vancouver-Fraser – Planification et développement
Projet :	Travaux d'assainissement et remblayage du chantier naval de Sterling
Emplacement du projet	2089-2095, rue Commissioner, Vancouver (C.-B.)
Désignation de l'utilisation des sols :	Terminaux portuaires
Demandeur :	SNC Lavalin
Catégorie d'examen :	C
Recommandation :	Que le permis PER n° 20-191 concernant le projet d'assainissement et de remblayage du chantier naval de Sterling soit approuvé.

1 INTRODUCTION

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser (l'« Administration portuaire »), une administration portuaire fédérale, gère des terres relevant de la *Loi maritime du Canada*, qui lui confère des responsabilités en matière de protection de l'environnement. L'Administration portuaire effectue donc des examens de projets et des examens environnementaux des travaux et des activités entrepris sur ces terres afin de s'assurer que les travaux et les activités ne risquent pas d'avoir des effets négatifs importants sur l'environnement. Ce rapport documente l'examen de projet et l'examen environnemental du PER n° 20-191 : Assainissement et remblayage du chantier naval de Sterling (le « projet ») proposé par SNC Lavalin au nom de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser – Planification et développement (le « demandeur »).

Cet examen de projet et cet examen environnemental ont été menés pour répondre aux responsabilités de l'Administration portuaire en vertu de la *Loi maritime du Canada* et pour satisfaire aux exigences de la *Loi sur l'évaluation d'impact*, le cas échéant. Le projet proposé n'est pas un « projet désigné » au sens de la *Loi sur l'évaluation d'impact*, et une étude d'impact telle que décrite dans la *Loi sur l'évaluation d'impact* n'est pas nécessaire. Toutefois, l'autorisation de l'Administration portuaire est nécessaire pour que le projet proposé puisse être mis en œuvre et, dans de telles circonstances, le cas échéant, l'article 82 de la *Loi sur l'évaluation d'impact* exige que les administrations fédérales s'assurent que les projets ne sont pas susceptibles d'avoir des effets négatifs importants sur l'environnement. Le processus d'examen environnemental et d'examen de projet est conçu de manière à fournir cette assurance. En outre, l'Administration portuaire prend en compte d'autres intérêts, impacts et mesures d'atténuation dans le cadre de l'examen du projet et de l'examen environnemental.

L'examen du projet et l'examen environnemental ont pris en compte la demande ainsi que les études, évaluations et consultations réalisées ou commandées par le demandeur, de même que d'autres renseignements fournis par ce dernier. De plus, les présents examen de projet et examen environnemental ont pris en compte d'autres renseignements dont disposait l'Administration portuaire et d'autres consultations menées par l'Administration portuaire. Une liste complète des sources d'information pertinentes pour l'examen figure à l'annexe A.

Ce rapport d'examen de projet et d'examen environnemental n'est PAS une autorisation de projet. Le présent rapport d'examen de projet et d'examen environnemental résume les résultats de l'examen et fournit la base de l'approbation ou du refus. Si le projet est approuvé, le rapport est accompagné d'un permis de projet (le « permis ») et les conclusions décrites dans le présent rapport doivent être conformes aux conditions du permis.

2 DESCRIPTION DU PROJET

Le demandeur propose d'entreprendre des activités d'assainissement et de remblayage dans les zones subtidales, intertidales et riveraines de l'ancien site du chantier naval Sterling, situé au 2089 à 2095, rue Commissioner, à Vancouver (plan de l'emplacement - annexe B). L'utilisation future de ce terrain n'a pas été déterminée et la principale priorité du demandeur consiste à assainir le site afin de remédier aux risques écologiques inacceptables liés à la contamination du sous-sol. Tout développement futur potentiel sur le site fera

l'objet d'un examen de projet et d'un examen environnemental distincts.

Ce site est contaminé par les activités d'un ancien chantier naval. Les contaminants présents sur le site comprennent des déchets ligneux, des métaux, des hydrocarbures et des polychlorobiphényles (PCB), qui se trouvent à une profondeur maximale de 4 mètres sous le niveau actuel du sol. Le projet prévoit l'enlèvement des sédiments contaminés dans la zone subtidale et intertidale et leur remplacement par du matériau de remblayage artificiel propre, ainsi que l'élévation du niveau de la zone intertidale, ce qui permettra de récupérer 0,5 hectare de terres supplémentaires pour un futur terminal portuaire ou un usage industriel.

Le site est situé entre l'actuelle usine de béton Lafarge Ready Mix à l'est et l'ancienne installation de Marco Marine Container Inc. (« Marco ») à l'ouest. La partie terrestre du site, ainsi que le site Marco, sont actuellement utilisés comme aire de stationnement de surface par diverses entreprises voisines, notamment Lafarge Canada Inc., West Coast Reduction Ltd. et Columbia Containers Ltd. Un exécutoire combiné d'eaux usées et d'eaux de ruissellement de la Ville de Vancouver s'étend vers le nord, dans l'inlet Burrard, à partir du site Marco, juste à l'ouest de la zone du projet.

Un talus végétalisé, descendant vers la zone intertidale du site depuis l'aire de stationnement au sud, longe la limite sud de la plage. Un mur de retenue en rondins de bois s'étend du nord au sud le long de la limite ouest et un talus en enrochement couvert de buissons de mûres s'étend du nord au sud le long de la limite est.

Le site est recouvert de débris et de déchets historiques et récents. Les éléments métalliques rouillés de l'ancien chantier naval sont abondants, ainsi que divers débris, dont de vieux câbles métalliques. Un certain nombre de pieux et de poteaux en bois coupés et en décomposition sont présents dans la partie nord-ouest, ainsi que d'autres vestiges en bois encastrés de l'ancienne infrastructure. Sur les limites supérieures de la zone intertidale, on trouve des billots et de gros déchets ligneux.

Le projet proposé comprend l'élimination des sédiments contaminés, l'installation d'une berme en enrochement dans la zone intertidale et subtidale peu profonde du site, et la mise en place d'un matériau de remblayage artificiel dans la zone intertidale et dans la zone riveraine adjacente au sud de la berme en enrochement proposée.

En raison de la détérioration, de la destruction ou de la perturbation (DDP) de l'habitat du poisson, résultant de la proposition de remblayage permanent des zones subtidales et intertidales, des mesures de compensation de l'habitat sont également proposées. Ces mesures comprennent la création de deux récifs subtidaux, l'installation de cordes de varech ensemencées et la plantation d'une ripisylve marine sur le bord sud de la berme en enrochement.

Des mesures de compensation de la perte d'habitat supplémentaires hors site ont été proposées pour compenser les effets sur le poisson et son habitat. Les travaux physiques pour construire cet habitat ne sont pas inclus dans l'examen de ce projet, mais devraient faire l'objet d'un examen séparé dans le cadre du processus d'examen environnemental et d'examen de projet de l'Administration portuaire. Une demande en ce sens a été reçue pour ces travaux, sous le numéro de référence PER 23-014.

Un projet pilote EONcrete a également été proposé, qui comprend l'installation de blocs de protection EONcrete au pied de la berme en enrochement afin d'évaluer l'efficacité des blocs EONcrete pour la création d'un habitat viable pour les poissons. Ce programme pilote ne serait pas considéré comme une mesure de compensation supplémentaire de l'habitat dans le cadre du projet.

2.1 Travaux proposés

Préparation du site

- Installation de mesures de contrôle de l'érosion et des sédiments

- Installation d'un filtre à limon autour de la zone de travail dans l'eau entre la berme en enrochement et l'inlet Burrard
- Élimination d'environ 1 555 mètres carrés de végétation riveraine, y compris plusieurs grands arbres
- Enlèvement des débris de bois et de métal et autres déchets dans la zone intertidale
- Démolition des infrastructures existantes, telles que les murs Lock-Block, les palplanches, les caissons en bois, les ancrages et les murs d'amarrage qui pourraient être enterrés
- Installation d'un dispositif de rétention temporaire autour des côtés est, ouest et sud de la zone du projet

Installation de la berme en enrochement

- Dragage de la superficie de la berme en enrochement pour retirer environ 6 000 mètres cubes d'une couche de sable liquéfiable, à une profondeur approximative de 3,5 mètres sous le plancher océanique existant
- Installation d'une berme en enrochement d'une longueur d'environ 100 mètres d'est en ouest et d'une hauteur d'environ 8 mètres
- Installation d'un mur de retenue permanent, à l'interface nord-ouest du site voisin

Assainissement des sédiments

- Excavation et dragage d'environ 12 000 mètres cubes de substrat contaminé de la zone intertidale du site à une profondeur approximative de 5 mètres sous le niveau du sol
- Assèchement des zones draguées et excavées

Remblayage et nivellement

- Mise en place d'environ 41 000 mètres cubes de matériau de remblayage artificiel dans la zone intertidale et dans la zone du rivage jusqu'à une élévation approximative d'environ 6 mètres
- Nivellement et vibrocompactage du matériau de remblayage artificiel nouvellement mis en place
- Création d'une berme de 0,5 mètre le long de la limite ouest de la zone remblayée
- Installation d'un tuyau de trop-plein d'urgence des eaux de ruissellement à travers la berme en enrochement jusqu'à l'inlet Burrard

Mesures de compensation pour la perte d'habitat

- Création de deux monticules en enrochement dans la zone subtidale, immédiatement au nord de la berme en enrochement, pour servir de récifs artificiels, représentant une superficie totale d'environ 1 280 mètres carrés
- Installation d'environ 470 mètres carrés de végétation marine riveraine sur le bord sud de la berme en enrochement
- Ancrage d'environ 15 cordes de varechensemencées de 29 mètres de long sur les récifs artificiels
- Mise en place de blocs de protection EConcrete au pied du mur de revêtement dans le cadre d'un projet pilote EConcrete
- Surveillance à long terme conformément aux exigences d'autorisation en vertu de la *Loi sur les pêches*

Surveillance après les travaux d'assainissement

- Installation de puits d'observation des eaux souterraines, pour la surveillance des eaux souterraines après l'assainissement

2.2 Méthodes de construction proposées

Pour préparer le site du projet avant les travaux de construction, l'enlèvement des arbres et autres végétaux, à l'exclusion des espèces envahissantes et des mauvaises herbes nuisibles, se fera par arrachage à l'aide d'engins et, si possible, à la main. Toutes les espèces envahissantes et les mauvaises herbes nuisibles seront traitées

conformément à un plan de gestion de la végétation envahissante qui sera élaboré et mis en œuvre par l'entrepreneur. Les déchets ligneux et les débris métalliques seront enlevés à la main ou à l'aide de machines, le cas échéant, et éliminés dans une installation appropriée.

Les travaux de construction comprendront des activités dans l'eau et sur la terre ferme sur le site du projet. De l'équipement maritime et terrestre, notamment des barges, des dragues à benne preneuse, des grues, des excavateurs, des transporteurs sur chenilles en caoutchouc (ou similaires) et de l'équipement de vibrocompactage seront utilisés.

En raison de la forte probabilité d'instabilité du sol, un dispositif de rétention temporaire sera installé sur les côtés est, ouest et sud du site. Le dispositif de rétention temporaire et la méthodologie d'installation seront établis et fournis par l'entrepreneur, en concertation avec l'Administration portuaire et en suivant les pratiques exemplaires de l'industrie. Le dispositif de rétention temporaire sera enlevé après la mise en place du matériau de remblayage artificiel.

La zone subtidale sera draguée à l'aide d'une drague à benne preneuse montée sur une barge afin d'enlever une couche de sable liquéfiable nécessaire pour stabiliser la berme en enrochement. Les roches sont ensuite descendues dans la berme à partir d'une barge à l'aide d'une benne preneuse ou d'un grappin. Un mur de retenue permanent sera construit à l'extrémité ouest de la berme en enrochement afin de limiter l'empiètement de cette dernière sur la zone de l'exutoire des eaux de ruissellement existant de la Ville de Vancouver. Ce mur de retenue sera conçu par l'entrepreneur.

L'excavation corrective impliquerait l'excavation du substrat de la zone intertidale. L'excavation dans les zones humides serait réalisée à l'aide d'une drague à benne preneuse placée sur le rivage. L'excavation dans les zones sèches se fera à l'aide d'une excavatrice. Une excavatrice et un équipement de vibrocompactage seront utilisés pour remblayer la zone intertidale et subtidale avec un matériau de remblayage artificiel afin d'élever le site de manière permanente.

Pour créer les récifs artificiels, une couche de gravier concassé sera placée sur les récifs artificiels afin d'assurer la stabilité géotechnique des matériaux rocheux de plus grande taille utilisés pour les récifs. Ces matériaux seront transportés par barge et déposés sur les récifs à l'aide d'une barge-grue. Les cordes de varech seront installées immédiatement après la construction des récifs rocheux et seraient guidées et supervisées par Canadian Kelp Resources Ltd. La végétation marine riveraine serait plantée sur le bord supérieur sud de la berme en enrochement. Environ deux types différents de blocs EConcrete seront placés sur le fond marin le long du pied de la berme en enrochement.

Un assèchement pendant le dragage et l'excavation pourrait être nécessaire. L'eau prélevée qui répond aux lignes directrices applicables en matière de qualité de l'eau, telles que décrites dans le plan de surveillance environnementale des travaux de construction, sera déversée dans l'inlet Burrard. L'eau prélevée qui dépasse les lignes directrices relatives à la qualité de l'eau et les volumes qui peuvent être raisonnablement traités sur place seront éliminés dans une installation d'élimination agréée à l'extérieur du site. Les matériaux excavés et dragués seront échantillonnés et éliminés hors site par camion ou par barge dans une installation d'élimination agréée.

Les zones de transit, de dépôt, de stockage et les bureaux de construction devraient être situés à l'intérieur du site et immédiatement à l'ouest, sur l'ancien site Marco et dans l'aire de stationnement. La construction de routes et d'allées permanentes n'est pas proposée dans le cadre de ce projet. Tous les accès et sorties terrestres se feront par la route Victoria, au nord de la rue Commissioner. Les détenteurs de baux actuels utilisent le site et l'ancien site Marco pour le stockage temporaire et le stationnement. Si le projet est approuvé, ils devront quitter le site.

Dans la mesure du possible, les activités de construction devraient se dérouler pendant les heures normales de construction (du lundi au samedi, de 7 h à 20 h, à l'exclusion des jours fériés, y compris les jours fériés en Colombie-Britannique et au Canada). Toutefois, certaines activités dépendent

des conditions de marée et le travail peut devoir être effectué en dehors des heures normales. Le demandeur soumettra une demande écrite, acceptée par écrit par l'Administration portuaire, 30 jours ouvrables avant la date souhaitée pour le début de ces activités. Le demandeur devra également préparer une notification de travaux à envoyer 10 jours ouvrables avant le début des travaux menés en dehors des heures normales.

Si le projet est approuvé, les travaux de construction devraient durer environ 10 mois.

3 EXAMEN TECHNIQUE

Les services suivants de l'Administration portuaire ont examiné la demande et tenu compte des considérations suivantes concernant le projet.

3.1 Planification

Le projet proposé répond aux exigences de l'Administration portuaire, sur la base des considérations principales de la désignation de l'utilisation des sols et des politiques actuelles sur l'utilisation des sols.

3.1.1 Désignations de l'utilisation des sols

Le projet proposé se situe dans une zone désignée comme « terminal portuaire » dans le plan d'occupation des sols. Le projet porte sur l'assainissement du site et les travaux de réaménagement pour permettre le développement futur aux fins d'usage portuaire. L'utilisation finale du site n'étant pas encore connue, le projet est considéré comme conforme au plan d'occupation des sols.

3.1.2 Politiques en matière d'utilisation des sols existantes

L'orientation politique suivante contenue dans le plan d'occupation des sols a été prise en compte dans le cadre de l'examen de ce projet.

- Gérer les risques de contamination environnementale au sein du territoire de compétence de l'Administration portuaire à l'aide d'approches en matière d'enquête, d'assainissement et de gestion des risques pour les terrains et les sédiments qui ont été contaminés par des activités menées précédemment.

Ce projet est conforme à cette orientation politique, étant donné que la principale priorité du demandeur est d'assainir le site afin de remédier aux risques écologiques inacceptables actuels liés à la contamination de la subsurface résultant d'une ancienne utilisation.

3.1.3 Plan de la zone des terrains portuaires de Vancouver-Est

Le projet proposé se situe dans le plan de zone des terrains portuaires de Vancouver-Est (EVPL) et est considéré comme un développement « jaune ». En conséquence, une notification/mobilisation du comité de liaison de l'EVPL a été effectuée. Ces activités sont décrites en détail dans la section 4 - Consultations des parties prenantes.

Les politiques suivantes contenues dans le plan de zone de l'EVPL ont été prises en compte dans le cadre de l'examen de ce projet. Une description de la manière dont le projet répond à ces politiques est fournie dans le tableau ci-dessous.

Considérations en matière de politique	Mesures d'atténuation
Bruit et vibrations du sol dus à la	Les mesures d'atténuation visant à limiter le bruit et les vibrations du sol

<p>construction</p>	<p>provenant des machines et des activités de construction sont présentées dans le plan de gestion environnementale des travaux de construction du projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Éteindre les équipements et les véhicules lorsqu'ils ne sont pas utilisés • Dans la mesure du possible, entreprendre les travaux de construction pendant les heures de travail normales • Éviter l'utilisation inutile des freins à air comprimé, les coups de hayon des camions et autres bruits liés aux véhicules • Utiliser des appareils dotés de fonctions de contrôle du bruit • Placer les roches de manière contrôlée lors de la construction du mur de la berme en enrochement
<p>Qualité de l'air due à la construction</p>	<p>Les mesures d'atténuation et de contrôle visant à limiter les incidences sur la qualité de l'air des machines et des activités de construction sont présentées dans le plan de gestion environnementale des travaux de construction :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réduire au minimum la zone de perturbation du sol • Placer les déblais sur une bâche en polyéthylène et les recouvrir lorsqu'ils ne sont pas utilisés et la nuit pour éviter qu'ils ne soient emportés par le vent ou le ruissellement • Les camions de transport seront couverts, les charges seront optimisées et des stations de lavage des roues seront utilisées, si nécessaire. • Utilisation d'un dépoussiérant (eau) par temps sec ou venteux

3.1.4 Lignes directrices concernant l'aménagement paysager des terrains portuaires de Vancouver-Est

Le demandeur propose d'enlever la végétation dans la zone proposée pour le projet afin de procéder à l'assainissement et au remblayage. Cependant, dans le cadre de la compensation de l'habitat, il est proposé de planter une ripisylve marine le long des limites supérieures du revêtement proposé. Le site reste sujet à un développement ultérieur (ultime) et, par conséquent, tout projet proposé devra se conformer aux lignes directrices d'aménagement paysager du plan de zone de l'EVPL à ce moment-là.

Le projet est considéré comme conforme aux lignes directrices sur l'aménagement paysager du plan de zone de l'EVPL.

3.2 Génie

Le projet proposé vise à préparer le site pour un développement futur en enlevant les sols subtidiaux et intertidaux contaminés, en créant un rivage en enrochement et en remblayant la zone intertidale et la zone riveraine avec du matériel de remblayage artificiel importé.

Pour contenir les eaux de ruissellement dans la zone du talus temporaire de la zone de remblayage, une berme d'environ 0,5 mètre de haut sera construite le long de la limite ouest de la zone intertidale. La berme a pour but d'empêcher les eaux de ruissellement de s'accumuler sur le site voisin. En cas d'urgence, par exemple en cas d'échec de l'infiltration en raison d'un niveau élevé de la nappe phréatique, un tuyau de trop-plein de 250 millimètres de diamètre doit être installé à travers la berme en enrochement. Le radier de la sortie du tuyau de trop-plein serait fixé à environ 6,2 mètres, afin de drainer la zone et d'éviter l'inondation de la zone

environnante. Les mesures de gestion des eaux de ruissellement (c'est-à-dire l'exutoire) sont considérées comme temporaires pour la conception du talus sommaire, et une conception et des analyses finales de la gestion des eaux de ruissellement seront effectuées pour la conception finale du site.

L'élévation du site proposé serait temporairement portée à un niveau de sol brut d'environ 6 mètres et la berme en enrochement serait construite à une élévation d'environ 8 mètres, ce qui laisserait une différence de hauteur de 2 mètres. L'aménagement futur du site par d'autres personnes nécessiterait l'importation de matériau de remblayage supplémentaire pour obtenir un niveau final d'environ 7 mètres, ce qui permettrait d'installer les services publics sous le niveau du sol formé par le nouveau remblai.

L'étendue de l'excavation des contaminants recouperait le revêtement existant de Lafarge. La partie supérieure du revêtement de Lafarge, qui ne sera pas touchée par l'excavation, sera temporairement conservée pendant la construction. La majeure partie du revêtement de Lafarge existant à l'interface avec le site du projet serait remblayée (c'est-à-dire enterrée) à l'étape finale.

Une canalisation d'eaux de ruissellement et un exutoire combinés de la Ville de Vancouver sont situés sur l'ancien site Marco, juste à l'ouest de la zone du projet, et se jettent dans l'inlet Burrard. Le demandeur construira un mur de retenue permanent à l'interface ouest de la berme en enrochement proposée avec l'ancien site Marco. Le mur retiendrait la berme en enrochement localement, afin de limiter l'empiètement du revêtement sur le droit de passage de la Ville de Vancouver concernant l'exutoire.

Les travaux d'excavation et de remblayage proposés peuvent entraîner des mouvements de terrain susceptibles d'endommager les structures et les installations de services publics existantes à proximité.

L'Administration portuaire a examiné la demande et exige du détenteur du permis qu'il respecte les dispositions suivantes :

- Le détenteur du permis doit soumettre un plan de surveillance et d'instrumentation géotechnique afin de surveiller le tassement potentiel et les dommages causés aux propriétés et aux biens adjacents par les activités de construction. Le demandeur doit réaliser le projet conformément à ce plan de surveillance et à toute mise à jour ultérieure.

Cela est reflété dans les conditions d'obtention du permis.

La proposition répond aux exigences techniques de l'Administration portuaire, sous réserve du respect des conditions environnementales et de projet énumérées dans le permis.

3.3 Transports

Il est prévu que les matériaux d'excavation et d'enrochement soient transportés sur le site par voie maritime, à l'aide d'une barge, tandis que les matériaux de remblayage artificiels propres devraient être livrés par voie terrestre, ce qui générerait environ 40 trajets de véhicules par jour pendant la période de pointe du transport.

L'Administration portuaire a examiné la demande et exige du détenteur du permis qu'il présente un plan de gestion de la circulation mis à jour et qu'il respecte les dispositions suivantes :

- Les retards mineurs de la circulation des véhicules durent moins de 2 minutes et doivent être coordonnés avec les interruptions de la circulation.
- Les retards importants dans la circulation des véhicules ne dépassent pas 15 minutes au cours d'une période de 60 minutes (un seul arrêt ou plusieurs arrêts plus courts).
- Tous les efforts doivent être faits pour coordonner les passages à niveau sous le passage supérieur de la rue Stewart.

Ceux-ci doivent être pris en compte dans le plan actualisé de gestion de la circulation et du stationnement pendant la construction, comme le prévoit la condition du permis.

La proposition de projet répond aux exigences de planification des transports de l'Administration portuaire, sous réserve du respect des conditions environnementales et de projet énumérées dans le permis.

3.4 Opérations maritimes

Les activités de construction maritime, telles que le dragage, la mise en place d'une berme en enrochement, l'élimination de sédiments, le remblayage et la création de récifs artificiels, se dérouleront dans les zones intertidales et subtidales du site du projet à l'aide d'équipement maritime et terrestre. Un filtre à limon serait également installé entre la zone du projet et l'inlet Burrard.

L'Administration portuaire a examiné la demande et exige du détenteur du permis qu'il respecte les dispositions suivantes :

- Informer la communauté maritime des activités de construction en émettant un avis de navigation (NAVWARN).
- Soumettre un plan de construction maritime et de transit.
- Mettre à jour le Bureau d'information sur les bases de données du Service hydrographique du Canada et les dessins finaux pour actualiser les cartes avec tout changement par rapport à ce qui est actuellement indiqué sur la carte.

Cela est reflété dans les conditions d'obtention du permis.

La proposition de projet répond aux exigences des opérations maritimes de l'Administration portuaire, sous réserve du respect des conditions environnementales et de projet énumérées dans le permis.

4 CONSULTATIONS DES PARTIES PRENANTES

Le projet proposé a été évalué comme ayant des incidences potentielles sur les parties prenantes et les collectivités locales, et des activités de consultation ont été jugées nécessaires. Les sections suivantes décrivent les activités de mobilisation des parties prenantes et du public entreprises par le demandeur et l'Administration portuaire dans le cadre de l'examen de projet et de l'examen environnemental.

4.1 Consultation municipale

L'Administration portuaire a estimé que le projet proposé pouvait avoir des incidences potentielles sur les intérêts municipaux. Une lettre de référence a été envoyée à la Ville de Vancouver le 5 novembre 2021 pour l'informer du projet proposé. Un courriel de suivi a été envoyé à la Ville de Vancouver le 5 avril 2023 pour l'informer des changements proposés en matière de mesures de compensation de l'habitat.

L'Administration portuaire n'a pas reçu de commentaires de la part de la municipalité.

4.2 Consultation des organisations fédérales, provinciales et régionales

4.2.1 Metro Vancouver

L'Administration portuaire a estimé que le projet proposé pouvait présenter un intérêt pour les autres organismes de réglementations. Une lettre de référence a été envoyée à Metro Vancouver le 9 novembre 2021 pour l'informer du projet proposé.

Metro Vancouver a répondu en formulant des commentaires sur le projet proposé. Le tableau ci-dessous résume les commentaires reçus et la manière dont ils ont été pris en compte dans le cadre de l'examen du projet et de l'examen environnemental.

Enjeu	Mesures d'atténuation et conditions du permis	Justification
La canalisation d'égout de Metro Vancouver est située au sud du projet, il faut évaluer si le projet est considéré comme un travail de proximité, si la réponse est « OUI », les exigences de Metro Vancouver en matière de travaux de proximité s'appliquent.	Les exigences de Metro Vancouver en matière de travaux de proximité seront incluses dans les documents d'appel d'offres pour l'entrepreneur.	Le demandeur a indiqué que les exigences de Metro Vancouver en matière de travaux de proximité seront incluses dans les documents d'appel d'offres pour l'entrepreneur.
Quelle est la distance entre l'aire de dépôt proposée et la canalisation d'égouts de Metro Vancouver?	Le demandeur répondra aux exigences de Metro Vancouver en matière de travaux de proximité.	L'aire de dépôt proposée est située au-dessus de la canalisation d'égout de Metro Vancouver. Toutefois, le demandeur a indiqué que ces aires de dépôt étaient proposées et que l'entrepreneur serait responsable de l'emplacement final de l'aire de dépôt et qu'il répondrait aux exigences de Metro Vancouver en matière de travaux de proximité.
Quelle est la distance entre l'aire de dépôt proposée pour le remblayage et la canalisation d'égouts de Metro Vancouver?	Le demandeur répondra aux exigences de Metro Vancouver en matière de travaux de proximité.	L'entreposage temporaire proposé pour la zone de remblayage est situé à 34,6 mètres de la canalisation d'égout. Toutefois, le demandeur a indiqué que ces aires étaient proposées et que l'entrepreneur serait responsable de l'emplacement final de l'aire de dépôt et qu'il répondrait aux exigences de Metro Vancouver en matière de travaux de proximité.
Les coupes transversales B et C doivent indiquer les installations de services publics de Metro Vancouver.	Sans objet	Les coupes transversales B et C ont été mises à jour pour indiquer les installations de services publics et ont été fournies à Metro Vancouver.
Où se trouve l'accès au site pour les machines lourdes et	Sans objet	L'équipement traversera une voie d'accès pavée existante

<p>les camions? L'équipement traverse-t-il la canalisation d'égout sur une zone non pavée?</p>		<p>déjà utilisée par les locataires industriels de l'Administration portuaire et ne traversera pas la canalisation d'égout sur une zone non pavée. Le demandeur a indiqué qu'il s'attendait à ce que des machines lourdes et des camions accèdent au site depuis la rue Commissioner jusqu'à la route Victoria North. L'entrepreneur est responsable des moyens et méthodes appropriés à l'exécution des travaux.</p>
--	--	---

Un courriel de suivi a été envoyé à Metro Vancouver le 5 avril 2023 pour présenter les changements proposés pour les mesures de compensation de l'habitat et demander s'il y avait d'autres commentaires à formuler. Metro Vancouver a envoyé des commentaires supplémentaires le 1er mai 2023 :

- Metro Vancouver préférerait qu'aucun matériel ou équipement ne soit entreposé ou stocké au-dessus de l'infrastructure de Metro Vancouver. L'ingénieur en charge du dossier doit examiner et confirmer la zone d'influence et les impacts possibles. Des évaluations préalables des installations de services publics peuvent être nécessaires (y compris par télévision en circuit fermé). Un contrôle de l'établissement avec les conditions préalables/de base sera nécessaire. Il est souhaitable que l'entrepreneur comprenne les contraintes potentielles lorsqu'il planifie l'emplacement de son espace de travail temporaire.
- Veuillez fournir un jeu de dessins mis à jour.

L'Administration portuaire a fourni à Metro Vancouver un jeu de dessins mis à jour et exigerait du détenteur du permis qu'il respecte les éléments suivants :

- Le détenteur du permis doit satisfaire aux [exigences de Metro Vancouver en matière de travaux de proximité](#) avant toute construction à proximité de l'infrastructure de Metro Vancouver. En outre, le détenteur du permis ne doit pas entreposer d'équipement ou de matériel au-dessus de l'infrastructure de Metro Vancouver.
- Le détenteur du permis doit immédiatement aviser Metro Vancouver de tout dommage réel ou potentiel à l'infrastructure de Metro Vancouver (y compris les pipelines et les exutoires) au : 604-985-1478

Cela est reflété dans les conditions d'obtention du permis.

Sur la base de ce qui précède, l'Administration portuaire estime que les mesures d'atténuation et les conditions du permis élaborées pour ce projet ont permis de répondre de manière adéquate aux enjeux soulevés par d'autres organismes de réglementation.

4.2.2 Pêches et Océans Canada

Une autorisation de Pêches et Océans Canada en vertu de la *Loi sur les pêches* a également été requise en raison de la détérioration, de la perturbation ou de la destruction (DDP) de l'habitat du poisson, résultant du projet proposé. La correspondance avec Pêches et Océans Canada comprenait les éléments suivants :

- Clarification de la procédure d'examen des autorisations au titre de la *Loi sur les pêches*
- Mise à jour de l'état d'avancement de l'examen de l'autorisation au titre de la *Loi sur les pêches* et de l'examen environnemental et de l'examen du projet

- Coordination potentielle en ce qui concerne la publication de l'avis d'intention dans le Registre canadien d'évaluation d'impact

4.3 Consultation des locataires voisins

Le projet proposé a été évalué comme pouvant avoir des répercussions potentielles sur les activités des locataires voisins de l'Administration portuaire. Une lettre de référence a été envoyée aux locataires suivants de l'Administration portuaire le 5 novembre 2021 pour les informer du projet proposé.

- Lafarge Canada Inc.
- Kiewit Ledcor TMEP Partnership
- Viterro Canada Inc.
- Columbia Containers Ltd.
- West Coast Reduction Ltd.
- Telus Communications Inc.
- Canadian Pacific Railway
- FortisBC

Kiewit Ledcor TMEP Partnership a répondu pour confirmer le calendrier approximatif de la construction et a indiqué qu'il avait envoyé la lettre à son équipe sur place. Telus a répondu que le projet proposé ne posait aucun problème. L'Administration portuaire n'a pas reçu de commentaires de la part d'autres locataires pour l'instant.

Un courriel de suivi a été envoyé aux locataires de l'Administration portuaire le 28 avril 2023 pour les informer des changements proposés en matière de mesures de compensation de l'habitat. L'Administration portuaire n'a pas reçu de commentaires supplémentaires.

FortisBC a été informé du projet le 29 mai 2023 en raison de la présence d'une canalisation de gaz appartenant à FortisBC à proximité et a été invité à faire part de ses préoccupations concernant le projet proposé. FortisBC a répondu par courriel en renvoyant l'Administration portuaire à son site Web sur [les permis à propos des pipelines et du droit de passage](#), qui concerne les impacts potentiels des travaux de construction proposés sur les conduites de gaz existantes (conduites principales ou services).

Comme indiqué sur le site Web, la *Loi sur les activités pétrolières et gazières* de la Colombie-Britannique (*Oil and Gas Activities Act*) exige que les personnes qui proposent des activités à moins de 30 mètres d'un gazoduc contactent FortisBC.

Le demandeur a confirmé que les activités de construction se dérouleraient probablement à moins de 30 mètres de la conduite de gaz. Le demandeur a déclaré que des discussions avec FortisBC auraient lieu conformément à la *Loi sur les activités pétrolières et gazières* de la Colombie-Britannique (*Oil and Gas Activities Act*), à une date ultérieure, lorsqu'un plan de gestion des travaux de construction serait disponible auprès d'un entrepreneur retenu et qu'une localisation/qu'un relevé à propos des installations de services publics concernées par la construction pourrait être entrepris avant la construction.

Sur la base de ce qui précède, l'Administration portuaire estime que les mesures d'atténuation et les conditions du permis élaborées pour ce projet ont permis de répondre de manière adéquate aux enjeux soulevés par les locataires situés à proximité.

4.4 Notification et activités de mobilisation des comités de liaison communautaire

Le projet proposé a été évalué comme présentant un intérêt potentiel pour le comité de liaison des terrains portuaires de Vancouver-Est (EVPL) et le comité de liaison communautaire de la rive sud (SSCLC). Les avis de notification et les activités de mobilisation comprenaient les éléments suivants :

ADMINISTRATION PORTUAIRE VANCOUVER-FRASER | RAPPORT ET PERMIS CONCERNANT L'EXAMEN ENVIRONNEMENTAL ET L'EXAMEN DE PROJET

- Notification par courriel au SSCLC le 22 septembre 2021 et présentation du demandeur réalisée le 28 septembre 2021 pour demander au comité de donner son avis sur le projet.
- Notification par courriel au comité de liaison de l'EVPL le 29 septembre 2021 et présentation du demandeur réalisée le 6 octobre 2021 pour recueillir des commentaires sur le projet. Selon le plan de zone de l'EVPL, le projet est classé dans la catégorie « jaune » parce qu'il implique la création de terres par le biais d'un remblayage. À ce titre, le comité a également été consulté sur l'approche proposée en matière de mobilisation du public.

Le tableau ci-dessous résume les commentaires reçus pendant les réunions avec les comités de liaison et la manière dont ils ont été pris en compte dans le cadre de l'examen du projet et de l'examen environnemental. Aucun autre commentaire n'a été reçu par courriel.

Enjeu	Mesures d'atténuation et conditions du permis	Justification
Assainissement local des matériaux contaminés	Sans objet	Le demandeur a confirmé que les matériaux contaminés seraient transportés par barge jusqu'à une installation locale d'élimination des déchets contaminés.
Consultation des groupes autochtones jusqu'à présent	Sans objet	Le demandeur a indiqué que les premiers contacts avec les groupes autochtones avaient été réalisés et que des réunions de suivi seraient organisées sur demande. Dans le cadre du processus PER, l'Administration portuaire a délégué les aspects procéduraux de la consultation au demandeur. L'Administration portuaire a mené en parallèle des activités de consultation des groupes autochtones et les a informés de la procédure de délégation.
Future utilisation du terrain	Sans objet	Le demandeur a confirmé que l'utilisation future du terrain est inconnue à ce jour et que tout développement futur devra être soumis à la procédure PER de l'Administration portuaire.
Notifier les zones situées à une altitude plus élevée qui peuvent percevoir le bruit lié à la construction.	La condition n° 20 exige que le détenteur du permis diffuse la notification de construction dans la zone spécifiée à la figure 1.	L'Administration portuaire a étendu la zone de diffusion de la notification de mobilisation du public à l'est pour inclure une zone de diffusion plus large (500 mètres de distance). La même zone sera utilisée pour les notifications de construction (conformément à la condition n° 20).
Difficulté éventuelle pour le public de participer à une	Sans objet	L'Administration portuaire a exigé du demandeur qu'il offre au public des

Enjeu	Mesures d'atténuation et conditions du permis	Justification
activité de mobilisation du public en temps réel, par exemple séance d'information en ligne, événements en personne		possibilités de mobilisation auxquelles il pourrait accéder à son propre rythme, par exemple un site Web, un formulaire de rétroaction en ligne, une adresse électronique spécifique, une adresse postale et un numéro de téléphone.

Sur la base de ce qui précède, l'Administration portuaire estime que les mesures d'atténuation et les conditions du permis élaborées pour ce projet ont permis de répondre de manière adéquate aux enjeux soulevés par le comité de liaison communautaire.

5 MOBILISATION DU PUBLIC

L'Administration portuaire a déterminé que les mesures d'atténuation et les conditions du permis élaborées pour ce projet, telles que décrites dans la section 5.3, ont permis de répondre de manière adéquate aux préoccupations soulevées lors de la mobilisation du public.

L'Administration portuaire a exigé du demandeur qu'il mobilise le public. Après avoir examiné les travaux proposés, l'Administration portuaire a déterminé que le projet pourrait avoir un effet négatif sur les intérêts de la communauté dans la zone environnante pendant la construction et une fois le projet achevé.

La mobilisation du public s'est faite par l'intermédiaire du Registre canadien d'évaluation d'impact (registre fédéral) et d'une activité de mobilisation du public dirigée par le demandeur, comme suit :

- L'Administration portuaire a organisé deux périodes de consultation du public par l'intermédiaire du registre fédéral. La première du 25 octobre au 23 novembre 2021, et la seconde du 28 mars au 16 avril 2023 (voir section 5.2 pour plus de détails).
- Le demandeur a organisé une période de mobilisation du public du 25 octobre au 29 novembre 2021 (voir la section 5.2 pour plus de détails).

Tous les commentaires reçus au cours du processus PER, y compris pendant et en dehors de la période de mobilisation du public, ont été soigneusement examinés en relation avec le projet proposé et la décision. Après avoir examiné le dossier de mobilisation du public, l'Administration portuaire estime que le demandeur a fait tous les efforts raisonnables pour mobiliser le public sur le projet proposé et qu'il a tenu compte de ses commentaires dans le cadre du projet.

Sur la base de la mobilisation du public, les conditions du permis ont été élaborées pour atténuer les impacts potentiels et sont décrites dans le permis.

5.1 Registre canadien d'évaluation d'impact

Pour répondre aux exigences de l'article 86 de la *Loi sur l'évaluation d'impact*, l'Administration portuaire a publié une description du projet et un avis de mobilisation du public sur le registre fédéral afin de donner au public 30 jours civils pour formuler des commentaires sur le projet et faire part de connaissances provenant de la communauté.

La période de consultation du public s'est déroulée du 25 octobre au 23 novembre 2021. Aucun commentaire n'a été reçu à l'issue de la période de consultation publique de 30 jours civils.

Plus tard dans le processus PER, le demandeur a modifié la portée du projet pour inclure l'ensemencement de varech sur le site dans le cadre des mesures de compensation de l'habitat, de sorte qu'un nouvel avis d'intention a été publié dans le registre fédéral avec la possibilité de recueillir les commentaires du public. La deuxième période de consultation du public s'est déroulée du 28 mars au 26 avril 2023. Aucun commentaire n'a été reçu à l'issue de la période de consultation publique de 30 jours civils.

5.2 Résumé de la mobilisation du public mené par le demandeur

L'Administration portuaire a incité le demandeur à mener des activités de mobilisation du public avec une période de mobilisation du public de 25 jours ouvrables. L'objectif de la participation du public dans le cadre de l'examen du permis consiste à solliciter son avis sur le projet proposé, les études techniques achevées et les mesures d'atténuation proposées pendant les phases de construction et d'exploitation du projet.

Le demandeur a mobilisé le public entre le 25 octobre et le 29 novembre 2021. Une activité de mobilisation du public supplémentaire n'a pas été nécessaire pour l'inclusion par le demandeur de l'ensemencement de varech sur le site, car ces révisions des mesures de compensation de la perte d'habitat sur le site ne devraient pas avoir d'impact sur la communauté avoisinante.

Au cours de cette période, les activités de mobilisation du public ont été les suivantes :

- Publication de tous les documents relatifs à la mobilisation du public sur le [site Web](#) du demandeur (portvancouver.com/projects/terminal-and-facilities/sterling-shipyard-remediation-and-infill-project/)
- Élaboration et mise en ligne sur le site Web du demandeur d'un document de présentation du projet contenant des renseignements clés sur le projet.
- Mise à disposition d'une adresse électronique (SterlingRemediation@portvancouver.com), d'un numéro de téléphone (604-665-9004) et une adresse postale dédiés au projet pour les demandes de renseignements et les soumissions du public.
- Création et mise en ligne d'un formulaire de rétroaction sur le site Web du demandeur afin de recueillir l'avis de la communauté.

Afin de promouvoir la période de commentaires et de solliciter les occasions de participation, le demandeur a informé le public comme suit :

- Envoi d'une carte postale de notification aux résidents et aux entreprises de Vancouver au cours de la semaine du 25 octobre 2021, comme indiqué sur la carte **Figure 1** : Zone de diffusion de la notification publique
- Publication d'une annonce dans le Vancouver Sun du 25 octobre 2021
- Publication de mises à jour sur les médias sociaux par l'intermédiaire des comptes de l'Administration portuaire pendant la période de mobilisation du public (deux messages sur Twitter les 5 et 19 novembre 2021, ainsi qu'un message sur Facebook et un message sur LinkedIn le 5 novembre 2022)

La zone de notification a été ciblée par un envoi postal à l'aide de Postes Canada pour couvrir la zone indiquée ci-dessous, qui comprend environ 2 400 résidents.

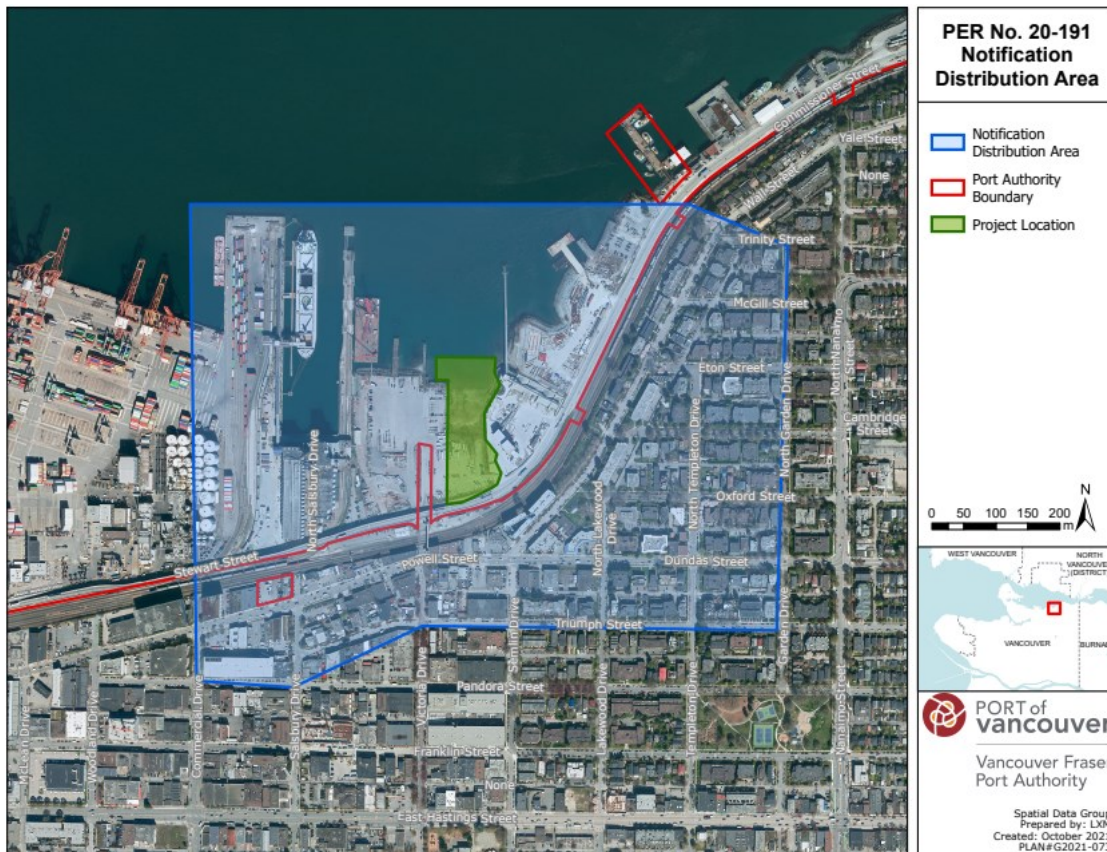


Figure 1 : Zone de diffusion de la notification publique

Au cours de la période de mobilisation du public, la participation du public a été la suivante :

- 14 personnes ont rempli le formulaire de rétroaction en ligne.
- Le demandeur a reçu deux commentaires par courrier électronique et un appel téléphonique de la part du public.

Les commentaires du public portaient principalement sur le développement et l'utilisation futurs du terrain, les répercussions sur l'environnement, l'habitat marin et la faune, et le bruit pendant la construction (y compris les préoccupations concernant la possibilité d'effectuer des travaux 24 heures sur 24).

Le demandeur a fourni un [résumé de la mobilisation du public et un rapport d'examen](#) contenant un résumé détaillé du processus de mobilisation du public, tous les commentaires reçus et les réponses officielles du demandeur aux commentaires du public reçus, par thème. L'Administration portuaire a examiné le document et l'a jugé acceptable. Le rapport a été publié sur les sites Web de l'Administration portuaire et du demandeur le 20 janvier 2022.

Tous les commentaires reçus ont été pris en compte par le demandeur lors de l'élaboration des mesures d'atténuation et par l'Administration portuaire lors de l'élaboration des conditions du permis. Les rétroactions et les mesures d'atténuation sont résumées dans la section 5.3.

5.3 Résumé des enjeux et des mesures d'atténuation proposées, ainsi que des conditions du permis

Le tableau suivant résume les enjeux soulevés par le public et la manière dont ils ont été pris en compte par l'Administration portuaire dans le cadre de la décision. Veuillez noter que les conditions mentionnées dans le tableau suivant peuvent être lues dans leur intégralité dans le permis PER n° 20-191 joint.

Enjeu	Mesures d'atténuation et conditions du permis	Justification
Développement et utilisation futurs	Sans objet	<p>Le demandeur a indiqué qu'il n'y avait pas de plans actuels pour le développement futur du site et que tout développement futur devrait être soumis à la procédure PER.</p> <p>Le demandeur a répondu au public que le projet créerait un total de 1,1 hectare de nouveaux terrains industriels portuaires et que les utilisations futures seraient conformes à sa désignation d'utilisation des sols, soit un terminal portuaire.</p>
Impacts sur l'environnement, l'habitat marin et la faune	<p>Les conditions du permis suivantes sont recommandées pour répondre à cette préoccupation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La condition n° 25 exige que le détenteur du permis soumette un plan de gestion du sol/substrat avant la construction. • La condition n° 25 exige que le détenteur du permis soumette un plan de gestion de la qualité de l'eau avant la construction. • La condition n° 34 exige que le détenteur du permis engage un professionnel de l'environnement qualifié pour assurer la surveillance du projet, et que cette surveillance se fasse à temps plein lorsque des travaux sont en cours qui ont le potentiel d'avoir des répercussions néfastes sur le poisson ou son habitat. 	<p>Le projet implique la perte d'une zone intertidale existante. Pour compenser les effets du projet sur l'habitat marin, le demandeur construira un habitat pour les poissons sur le site, y compris une zone de végétation marine riveraine, et restaurera l'habitat hors site (dans le cadre d'une demande de permis distincte), comme proposé dans le cadre d'une demande d'autorisation en vertu de la <i>Loi sur les pêches</i>.</p> <p>D'autres mesures d'atténuation des impacts potentiels sur la faune terrestre et la vie aquatique sont incluses dans le plan de gestion environnementale des travaux de construction du demandeur (téléchargé sur la page Web du projet).</p>

Enjeu	Mesures d'atténuation et conditions du permis	Justification
	<ul style="list-style-type: none"> La condition n° 35 exige que le détenteur du permis fournisse des rapports de surveillance environnementale à l'Administration portuaire. 	
<p>Bruit pendant la construction, y compris les éventuels travaux menés 24 heures sur 24.</p>	<p>Les conditions du permis suivantes sont recommandées pour répondre à cette préoccupation :</p> <ul style="list-style-type: none"> La condition n° 29 exige que le détenteur du permis, dans la mesure du possible, mène toutes les activités générales de construction et les activités physiques liées au projet pendant les heures normales de travail de l'Administration portuaire. Les demandes de travaux en dehors des heures normales de travail doivent être soumises conformément à la directive relative aux travaux en dehors des heures normales de travail, acceptée par écrit par l'Administration portuaire 30 jours ouvrables avant la date de début souhaitée. La condition n° 20 exige que le détenteur du permis distribue une notification de construction à la communauté 10 jours ouvrables avant la réalisation des travaux en dehors des heures normales. 	<p>Le demandeur a indiqué qu'en raison de l'emplacement du projet, les effets du bruit de la construction sur les communautés et les entreprises adjacentes devraient être limités. Le demandeur mettra également en œuvre des mesures d'atténuation, telles que la mise en place de l'encrochement de manière contrôlée pendant la construction du mur de berme en encrochement.</p> <p>Il est probable que certaines activités du projet soient menées en dehors des heures normales de construction pour tenir compte des horaires des marées. Avant d'effectuer des travaux en dehors des heures normales de construction, le demandeur demandera l'autorisation de le faire (conformément à la condition n° 29) et en informera la communauté (conformément à la condition n° 20).</p>
<p>Consultation des groupes autochtones</p>	<p>Sans objet</p>	<p>Le demandeur a indiqué que la mobilisation des groupes autochtones a commencé en décembre 2020 et qu'elle s'est poursuivie tout au long du processus PER.</p>

Sur la base du dossier de mobilisation du public susmentionné, l'Administration portuaire estime que le demandeur a fait des efforts pour mobiliser le public et que les mesures d'atténuation et les conditions du permis élaborées pour ce projet ont permis de répondre de manière adéquate aux préoccupations soulevées lors de la mobilisation du public.

5.4 Exigences de notification des activités de construction

L'Administration portuaire a estimé que le projet proposé pouvait avoir des incidences sur les intérêts communautaires dans la zone environnante pendant la construction. Il s'agit notamment des incidences potentielles sur la qualité de l'air, du bruit et des niveaux de circulation pendant les activités de construction, et du bruit éventuel dû aux travaux menés potentiellement en dehors des heures normales de travail.

Par conséquent, le demandeur est tenu d'envoyer une notification de construction aux résidents et entreprises adjacents à Vancouver, comme indiqué sur la carte de la zone de diffusion de la notification précédente (voir Figure 1 : Zone de diffusion de la notification publique). La zone de notification se situe dans un rayon de 300 à 500 mètres autour du site du projet. La notification de construction est diffusée par le demandeur au moins 10 jours ouvrables avant le début des travaux, et les notifications ultérieures sont diffusées 10 jours ouvrables avant le début des travaux en dehors des heures normales (si nécessaire). L'avis de construction doit être publié sur le site Web du demandeur. Il s'agit de la condition n° 20 du permis.

6 CONSULTATION DES GROUPES AUTOCHTONES

L'Administration portuaire a examiné les travaux proposés et a déterminé que le projet pouvait avoir un impact négatif sur les droits ancestraux ou issus de traités.

Tous les efforts possibles ont été déployés pour consulter les groupes autochtones suivants :

- Bande de Musqueam
- S'ólhTéméxw Stewardship Alliance par le biais de People of the River Referrals Office (PRRO)
 - Première Nation Aitchelitz
 - Première Nation Chawathil
 - Première Nation Cheam
 - Première Nation Kwaw'Kwaw'Apilt
 - Première Nation Scowlitz
 - Village Shxwha:y
 - Première Nation Skawahlook
 - Première Nation Skwah
 - Première Nation Skowkale
 - Première Nation Soowahlie
 - Première Nation Squiala
 - Première Nation Sumas
 - Première Nation Tzeachten
 - Première Nation Yakweakwioose
 - Première Nation Yale
- Première Nation Squamish
- Première Nation Tsleil-Waututh

Les activités de consultation suivantes ont été menées :

- Envoi des lettres de présentation du projet
- Réunions de projet avec les groupes autochtones qui en ont fait la demande
- Accords de financement de la participation accordés aux groupes autochtones

ADMINISTRATION PORTUAIRE VANCOUVER-FRASER | RAPPORT ET PERMIS CONCERNANT L'EXAMEN ENVIRONNEMENTAL ET L'EXAMEN DE PROJET

- Ébauche de demande de PER soumis aux groupes autochtones pour examen et commentaires
- Dossier d'orientation fourni pour examen, y compris une lettre de consultation et un dossier de candidature avec annexes
- Mises à jour régulières sur le projet fournies par courrier électronique
- Tableau des réponses fournies aux groupes autochtones qui ont fait part de leurs commentaires au sujet du dossier d'orientation
- Deuxième tableau de réponses fournies aux groupes autochtones qui ont soumis un tableau de commentaires en réponse au premier tableau de commentaires

Le tableau ci-dessous résume les commentaires reçus par l'Administration portuaire de la part des groupes autochtones et la manière dont ils ont été pris en compte dans le cadre de l'examen du projet et de l'examen environnemental.

Enjeu	Mesures d'atténuation et conditions du permis	Justification
Répercussions sur le poisson et son habitat	<p>Les conditions du permis suivantes sont recommandées pour répondre à cette préoccupation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La condition n° 38 stipule que le détenteur du permis ne doit pas permettre, directement ou indirectement, ce qui suit : a) le rejet ou l'autorisation de rejet de toute substance nocive de tout type dans des eaux où vivent des poissons conformément à l'article 36 de la <i>Loi sur les pêches</i>; ou b) toute perturbation du poisson ou de son habitat conformément à l'article 35 de la <i>Loi sur les pêches</i>. • La condition n° 34 prévoit que le détenteur du permis, ou son entrepreneur, doit retenir les services d'un professionnel de l'environnement qualifié pour surveiller les activités du projet afin de s'assurer que les travaux sont réalisés conformément au présent permis. Les activités de surveillance doivent se dérouler conformément aux exigences du contrôleur environnemental, du plan de gestion environnementale des travaux de construction ou de l'Administration portuaire, avec une surveillance à temps plein lorsque les travaux en cours sont susceptibles d'avoir des effets néfastes sur le poisson ou son 	<p>Outre les conditions du permis, les répercussions potentielles sur le poisson et son habitat seront gérées au moyen de l'autorisation prévue par la <i>Loi sur les pêches</i> et exigée par le ministère des Pêches et des Océans (MPO).</p>

Enjeu	Mesures d'atténuation et conditions du permis	Justification
	habitat.	
Répercussions du développement sur les ressources archéologiques non identifiées	Pour prendre en compte cet enjeu, la condition n° 41 prévoit que le détenteur du permis doit réaliser le projet conformément à la procédure de découverte fortuite de ressources archéologiques de l'Administration portuaire, ou à une procédure en cas de découverte fortuite de ressources archéologiques similaire acceptée par écrit par l'Administration portuaire, et à toute mise à jour ultérieure effectuée à la satisfaction de l'Administration portuaire.	Le demandeur devra mettre en place une procédure approuvée de découverte fortuite de ressources archéologiques pendant les travaux du projet.
Répercussions potentielles sur les oiseaux nicheurs	S'il existe un risque d'affecter les oiseaux et/ou leurs nids actifs et leurs œufs, la condition n° 27 prévoit que le détenteur du permis doit effectuer des relevés sur les nids. Pour tout nid repéré lors des relevés, un professionnel qualifié de l'environnement doit confirmer que le nid n'est pas occupé par une espèce protégée à cette période de l'année en vertu de la législation applicable. Pour réduire le risque de dommages liés au projet, le détenteur du permis doit éviter certaines activités physiques pendant la saison de reproduction des oiseaux, qui s'étend du 1er avril au 31 juillet, ou en dehors de cette période s'il y a des nids occupés. Immédiatement avant les activités susceptibles d'affecter les oiseaux et/ou leurs nids et œufs en activité.	Le contrôleur environnemental sur place gérera les répercussions potentielles sur les oiseaux nicheurs conformément au plan de gestion environnementale des travaux de construction.
Demande de partage des résultats des programmes d'essais menés dans le cadre des activités du projet ainsi que du plan de gestion de la qualité de l'eau	Pour répondre à cette préoccupation, la condition n° 42 exige que le détenteur du permis fournisse les éléments suivants : <ul style="list-style-type: none"> • Rapports de surveillance environnementale • Résultats de l'échantillonnage de confirmation après l'assainissement • Plan de gestion de la qualité de l'eau à l'Administration portuaire et aux groupes autochtones qui les ont demandés.	Les résultats de l'échantillonnage et le plan de gestion de la qualité de l'eau seront fournis aux groupes autochtones qui en feront la demande, conformément au plan de gestion environnementale des travaux de construction.

L'Administration portuaire s'est efforcée de consulter tous les groupes autochtones potentiellement concernés. Sur la base du dossier de consultation, l'Administration portuaire est d'avis que l'obligation de consultation a été respectée.

7 EXAMEN DES EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Pour s'acquitter de ses responsabilités en vertu de la *Loi maritime du Canada* et de la *Loi sur l'évaluation d'impact*, l'Administration portuaire doit déterminer les effets environnementaux potentiels d'un projet proposé sur les terres et les eaux gérées par l'Administration portuaire avant d'autoriser la mise en œuvre de ces travaux. Pour ce faire, l'Administration portuaire examine les effets négatifs résiduels du projet, c'est-à-dire les effets après la prise en compte des mesures d'atténuation.

Cette section du rapport d'examen du projet et d'examen environnemental résume l'examen des effets environnementaux réalisé pour le projet et fournit la détermination des effets environnementaux. L'examen environnemental a également pris en compte les renseignements fournis dans les sections précédentes du présent rapport.

Sur la base de l'examen des effets environnementaux à la section 7.2, de la caractérisation à la section 7.3, des mesures d'atténuation proposées par le demandeur et des conditions du permis, le projet proposé n'est pas susceptible d'avoir des effets négatifs résiduels significatifs.

7.1 Portée de l'examen environnemental

L'examen environnemental comprend l'examen des effets potentiels du projet proposé sur l'environnement, en tenant compte des mesures d'atténuation visant à éviter ou à réduire ces effets. Cet examen a porté sur les composantes du projet et les activités physiques décrites à la section 2.

Le champ d'application temporel de l'examen comprend la phase de construction du projet.

L'examen environnemental a pris en compte les effets environnementaux et sociaux négatifs potentiels du projet sur 14 composantes de l'environnement, ainsi que les accidents et les dysfonctionnements. Ces composantes environnementales constituent des aspects de l'environnement biophysique et socioéconomique considérés comme ayant une importance écologique, économique, sociale, culturelle, archéologique ou historique.

La section 7.2 résume les résultats de l'examen des effets sur l'environnement et les mesures d'atténuation proposées.

7.2 Résumé des effets sur l'environnement et des mesures d'atténuation

Les renseignements relatifs au projet qui sont pertinents pour l'évaluation environnementale sont les suivants :

- Un rapport de conception sur l'assainissement de l'environnement a fourni un résumé de haut niveau des nombreuses études environnementales réalisées sur le site. Le rapport a décrit la contamination par les hydrocarbures, les métaux et les polychlorobiphényles (PCB) dans la zone du projet, associée à des remblais contenant des débris et/ou des déchets ligneux, ainsi qu'à l'ancienne voie d'accès pour bateaux et aux installations auxiliaires. On estime que 11 300 mètres cubes de sédiments contaminés et environ 700 mètres cubes de sable marin géotechniquement inadapté seront enlevés dans la zone intertidale jusqu'à une profondeur estimée à 5 mètres sous la surface actuelle. Environ 6 000 mètres cubes de sédiments contaminés et géotechniquement inadaptés seront enlevés dans la zone subtidale jusqu'à une profondeur de dragage estimée à environ 3,4 mètres sous le fond marin actuel. Une surveillance des eaux souterraines et des eaux interstitielles sera effectuée après l'assainissement.

- Une étude sur place des terres a été réalisée pour évaluer les conditions de l'habitat et déterminer les effets temporaires et permanents potentiels. Le projet entraînera l'élimination d'environ 1 555 mètres carrés de végétation riveraine composée de peupliers noirs et d'un mélange d'arbustes et d'herbes autochtones et envahissantes. Des éléments probants de l'utilisation de la zone du projet par de nombreuses espèces d'oiseaux, y compris les mouettes, les canards, le pygargue à tête blanche, les pigeons bisets, les bernaches du Canada et les corneilles, ont été observés. Plusieurs espèces d'oiseaux marins, dont le grèbe élégant, sont susceptibles d'être présentes dans le plan d'eau. La zone du projet est considérée comme ayant une faible valeur d'habitat pour les mammifères terrestres en raison d'un manque de connectivité avec d'autres habitats et de la nature fortement développée de la zone environnante.
- Une étude de terrain sur la zone intertidale a été réalisée afin d'évaluer les conditions de l'habitat. De nombreuses espèces d'algues et d'invertébrés ont été observées, mais aucun habitat ou espèce particulièrement sensible n'a été repéré. Les débris industriels, la ferraille, les déchets et la contamination liés aux anciennes activités du chantier naval étaient omniprésents. L'évaluation de l'habitat a révélé que les zones intertidales ont une valeur limitée en tant qu'habitat du poisson et a indiqué que la contamination du site pourrait potentiellement affecter la qualité de l'habitat du poisson à l'extérieur du site. Les zones subtidales ont été contaminées de la même manière, bien que l'on ait observé la présence d'un habitat de lits de varech et d'une communauté d'algues, d'invertébrés et de poissons.
- Le projet entraînerait la perte permanente d'environ 4 870 mètres carrés d'habitat intertidal du poisson et de 2 020 mètres carrés d'habitat subtidal du poisson, et une perturbation temporaire d'une superficie d'environ 815 mètres carrés de l'habitat subtidal du poisson. Les pertes permanentes seraient compensées par des mesures de compensation de l'habitat sur le site en construisant deux complexes de récifs en enrochement au nord de la zone remblayée, en plantant une végétation riveraine marine sur le bord sud de la berme en enrochement et en installant des cordes de varechensemencées sur le récif subtidal, ainsi qu'en restaurant l'habitat hors site (examen séparé dans le cadre du PER 23-014) comme proposé dans le cadre de la demande d'autorisation en vertu de la *Loi sur les pêches*.
- Une évaluation archéologique générale a considéré que la superficie du projet présentait un faible potentiel archéologique en raison des modifications historiques du littoral. Une procédure de découverte fortuite de ressources archéologiques est incluse dans le plan de gestion environnementale des travaux de construction du projet.
- Une analyse de la gestion des eaux de ruissellement pour la conception temporaire de la zone remblayée prévoyait qu'avec l'installation d'une berme de 0,5 mètre le long de la limite ouest, les eaux de ruissellement seraient stockées et infiltrées dans la zone intertidale. En cas d'urgence (par exemple, en cas d'échec de l'infiltration en raison d'un niveau élevé de la nappe phréatique), il a été recommandé d'installer un tuyau de trop-plein de 250 millimètres de diamètre qui se déversera dans l'environnement marin à travers la berme en enrochement afin d'éviter d'inonder la zone environnante.
- Le plan de gestion environnementale des travaux de construction soumis dans le cadre de la demande présente les mesures d'atténuation à mettre en œuvre pendant le projet. Les mesures comprennent les éléments suivants, sans toutefois s'y limiter : Isoler la zone de travail à l'aide de filtres à limon flottants, mettre en place la surveillance environnementale par un professionnel qualifié, la surveillance visuelle des mammifères marins et le respect d'une zone d'exclusion des cétacés pendant le dragage, mettre en œuvre de mesures de contrôle de l'érosion et des sédiments, surveiller la qualité de l'eau, et mettre en œuvre des procédures de prévention et d'intervention en cas de déversement.

Le tableau suivant résume les effets environnementaux potentiels du projet sur les composantes environnementales déterminées.

Composante environnementale	Effets négatifs potentiels?		Aperçu des effets négatifs potentiels, des mesures d'atténuation et des effets négatifs résiduels	Effets négatifs résiduels significatifs?	
	Oui	No n		Oui	Non
Qualité de l'air	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Il existe un risque d'effets négatifs sur la qualité de l'air pendant les travaux du projet en raison du fonctionnement de l'équipement et des poussières diffuses provenant de l'excavation et de la manipulation des matériaux pendant la construction. Des mesures d'atténuation visant à réduire le risque d'effets négatifs seront mises en œuvre, comme indiqué dans le plan de gestion environnementale des travaux de construction. Il s'agit notamment de réduire la marche au ralenti, d'éteindre les sources d'émission lorsqu'elles ne sont pas utilisées, de couvrir les camions de matériaux à grains fins pendant le transport et de contrôler la poussière si nécessaire. Les activités de construction seront temporaires et de courte durée (c'est-à-dire intermittentes sur une période d'environ 12 mois).</p> <p>Après l'achèvement du projet, aucune nouvelle source d'émission atmosphérique ne subsistera sur le site.</p> <p>Avec les mesures d'atténuation et les conditions du permis proposées, les effets négatifs résiduels sur la qualité de l'air seraient de faible ampleur, ciblés localement, temporaires et d'une durée d'environ 12 mois, intermittents et réversibles une fois la construction du projet achevée. Les effets négatifs résiduels ne devraient pas être significatifs.</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Éclairage	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Aucun nouvel éclairage ne sera installé dans le cadre du projet.</p> <p>Les travaux seront principalement entrepris pendant les heures normales de construction, comme décrit dans le plan de gestion environnementale des travaux de construction. L'éclairage associé à toute activité en dehors de ces heures devrait avoir des effets négatifs minimales en raison de l'emplacement du projet dans une zone industrielle très fréquentée.</p> <p>Les effets négatifs dus à l'éclairage ne sont pas prévus.</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Composante environnementale	Effets négatifs potentiels?		Aperçu des effets négatifs potentiels, des mesures d'atténuation et des effets négatifs résiduels	Effets négatifs résiduels significatifs?	
	Oui	Non		Oui	Non
Bruit	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>L'utilisation d'équipement, de machines et de véhicules peut avoir des effets néfastes sur le bruit pendant les travaux du projet.</p> <p>Des mesures d'atténuation visant à réduire le risque d'effets négatifs seront mises en œuvre comme indiqué dans le plan de gestion environnementale des travaux de construction, notamment l'utilisation de dispositifs de contrôle du bruit, la confirmation que les véhicules et l'équipement n'émettent pas de bruits mécaniques contrôlables et l'exécution des travaux pendant les heures normales, dans la mesure du possible. Le bruit des travaux de construction devrait avoir des effets négatifs minimales en raison de l'emplacement du projet dans une zone industrielle très fréquentée.</p> <p>Après l'achèvement du projet, aucune nouvelle source d'émission de bruit ne subsistera sur le site.</p> <p>Avec les mesures d'atténuation et les conditions du permis proposées, les effets négatifs résiduels seraient de faible ampleur, ciblés localement, temporaires et d'une durée d'environ 12 mois, intermittents et réversibles une fois la construction du projet achevée. Les effets négatifs résiduels sur l'environnement acoustique ne devraient pas être significatifs.</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Composante environnementale	Effets négatifs potentiels?		Aperçu des effets négatifs potentiels, des mesures d'atténuation et des effets négatifs résiduels	Effets négatifs résiduels significatifs?	
	Oui	No n		Oui	Non
Sols	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>L'entreposage temporaire de matériaux contaminés sur le sol, l'écoulement des eaux de surface, le ruissellement des eaux de surface et les déversements pendant les travaux du projet pourraient avoir des effets néfastes sur le sol.</p> <p>Les mesures d'atténuation décrites dans le plan de gestion environnementale des travaux de construction seront mises en œuvre pour atténuer les effets négatifs sur les sols. Il s'agit notamment de ne placer les stocks de matériaux contaminés que dans des endroits approuvés, de n'utiliser que des matériaux de remblai d'origine récente dont l'absence de contamination environnementale a été démontrée, d'utiliser de l'équipement propre pendant l'assainissement et la construction, et de mettre en œuvre un plan de prévention, de confinement et de nettoyage des déversements avant le début des travaux.</p> <p>Avec les mesures d'atténuation et les conditions du permis proposées, les effets négatifs résiduels seraient de faible ampleur, ciblés localement, temporaires et d'une durée d'environ 12 mois, intermittents et réversibles une fois la construction du projet achevée. Les effets négatifs résiduels sur la qualité des sols ne devraient pas être significatifs.</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Composante environnementale	Effets négatifs potentiels?		Aperçu des effets négatifs potentiels, des mesures d'atténuation et des effets négatifs résiduels	Effets négatifs résiduels significatifs?	
	Oui	No n		Oui	Non
Sédiments	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>L'élimination des sédiments contaminés et le remblayage avec des matériaux propres auront un effet positif à long terme sur l'environnement.</p> <p>Pendant la construction, il existe un risque d'effets négatifs sur les sédiments en raison de la mise en suspension des sédiments pendant le dragage, de la mise en place de l'enrochement, du ruissellement à partir des sols contaminés sur terre ou dans les barges, et des déversements pendant les travaux maritimes.</p> <p>Les mesures d'atténuation décrites dans le plan de gestion environnementale des travaux de construction seront mises en œuvre pour atténuer les effets négatifs sur les sédiments. Il s'agit notamment d'isoler la zone des travaux à l'aide de filtres à limon flottants, d'installer un revêtement étanche dans les barges utilisées pour le chargement des matériaux de dragage, de contrôler la qualité de l'eau pendant le dragage, de placer l'enrochement de manière contrôlée et de mettre en œuvre un plan de prévention, de confinement et de nettoyage en cas de déversement. Le détenteur du permis est également tenu de soumettre un plan de gestion du sol/substrat avant la construction, à la satisfaction de l'Administration portuaire. Ce plan traitera de la manutention et du transport de tous les matériaux excavés, y compris les matériaux de dragage.</p> <p>Une fois le projet achevé, la qualité des sédiments devrait s'améliorer grâce à l'élimination des matériaux contaminés.</p> <p>Avec les mesures d'atténuation et les conditions du permis proposées, les effets négatifs résiduels sur la qualité des sédiments seraient ciblés localement, temporaires et d'une durée d'environ 12 mois, intermittents et réversibles une fois la construction du projet achevée, et l'ampleur des effets représenterait un bénéfice net une fois le projet achevé. Les effets résiduels à long terme devraient être positifs et non significatifs.</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Composante environnementale	Effets négatifs potentiels?		Aperçu des effets négatifs potentiels, des mesures d'atténuation et des effets négatifs résiduels	Effets négatifs résiduels significatifs?	
	Oui	Non		Oui	Non
Eaux souterraines	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>L'élimination des sédiments contaminés et le remblayage avec des matériaux propres auront un effet positif à long terme sur les eaux souterraines.</p> <p>Pendant la construction, l'entreposage temporaire de matériaux contaminés sur le terrain et les déversements pendant les activités de construction pourraient avoir des effets néfastes sur les eaux souterraines.</p> <p>Les mesures d'atténuation décrites dans le plan de gestion environnementale des travaux de construction seront mises en œuvre pour atténuer les effets négatifs sur les eaux souterraines. Il s'agit notamment de ne placer les stocks de matériaux contaminés que dans des endroits approuvés, de n'utiliser que des matériaux de remblai d'origine récente dont l'absence de contamination environnementale a été démontrée, d'utiliser de l'équipement propre pendant l'assainissement et la construction, et de mettre en œuvre un plan de prévention, de confinement et de nettoyage des déversements avant le début des travaux. Le détenteur du permis doit également soumettre un plan de surveillance des eaux souterraines et des eaux interstitielles après l'assainissement au terme des travaux de construction, à la satisfaction de l'Administration portuaire. Ce plan décrira les exigences en matière d'échantillonnage et les normes et lignes directrices applicables à respecter.</p> <p>Avec les mesures d'atténuation et les conditions du permis proposées, les effets négatifs résiduels sur la qualité des eaux souterraines seraient ciblés localement, temporaires et d'une durée d'environ 12 mois, intermittents et réversibles une fois la construction du projet achevée, et l'ampleur des effets représenterait un bénéfice net une fois le projet achevé. Les effets résiduels à long terme devraient être positifs et non significatifs.</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Composante environnementale	Effets négatifs potentiels?		Aperçu des effets négatifs potentiels, des mesures d'atténuation et des effets négatifs résiduels	Effets négatifs résiduels significatifs?	
	Oui	No n		Oui	Non
Eaux de surface et plans d'eau	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les eaux de surface et les plans d'eau peuvent être affectés par la mise en suspension de sédiments lors du dragage, de l'excavation et de la mise en place de l'enrochement, par le ruissellement provenant de sols contaminés sur terre ou dans les barges, et par des déversements lors des activités d'assainissement et de construction.</p> <p>Les mesures d'atténuation décrites dans le plan de gestion environnementale des travaux de construction seront mises en œuvre afin d'atténuer les effets négatifs potentiels sur les eaux de surface et les plans d'eau, notamment en isolant la zone de travail à l'aide d'un filtre à limon flottant, en installant un revêtement étanche dans les barges utilisées pour le chargement des matériaux de dragage, en contrôlant la qualité de l'eau pendant le dragage, en plaçant l'enrochement de manière contrôlée, en mettant en œuvre des mesures de contrôle de l'érosion et des sédiments, et en mettant en œuvre un plan de prévention, de confinement et de nettoyage des déversements. Le détenteur du permis est également tenu de soumettre un plan de gestion du dragage et de l'excavation avant la construction, à la satisfaction de l'Administration portuaire. Ce plan définira les mesures à prendre pour gérer l'eau générée lors de l'excavation et du dragage.</p> <p>Une fois le projet achevé, les eaux de ruissellement devraient s'infiltrer dans la zone remblayée ou, en cas d'urgence (par exemple, en cas de niveau élevé de la nappe phréatique), dans un tuyau de trop-plein de 250 millimètres se déversant dans l'environnement marin. L'élimination des sédiments contaminés devrait améliorer la qualité de l'eau dans la zone du projet.</p> <p>Avec les mesures d'atténuation et les conditions du permis proposées, les effets négatifs résiduels sur les eaux de surface et plans d'eau seraient de faible ampleur, ciblés localement, temporaires et d'une durée d'environ 12 mois, intermittents et réversibles une fois la construction du projet achevée. Les effets négatifs résiduels ne devraient pas être significatifs.</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Composante environnementale	Effets négatifs potentiels?		Aperçu des effets négatifs potentiels, des mesures d'atténuation et des effets négatifs résiduels	Effets négatifs résiduels significatifs?	
	Oui	No n		Oui	Non
<p>Espèces/habitat avec un statut particulier</p> <p>Évalué en vertu de l'article 79 de la <i>Loi sur les espèces en péril</i>, le cas échéant</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Il existe un risque d'effets négatifs sur les espèces disparues du pays, en voie de disparition ou menacées et/ou sur leur habitat essentiel protégé par la <i>Loi sur les espèces en péril</i>.</p> <p>L'hirondelle rustique (espèce menacée), l'ormeau nordique (espèce en voie de disparition), le requin-pèlerin du Pacifique (espèce en voie de disparition), l'épaulard migrateur (espèce menacée) et l'épaulard résident (espèce en voie de disparition) sont susceptibles de se trouver sur le site du projet ou à proximité. L'utilisation potentielle par les espèces sauvages en péril est considérée comme temporaire et transitoire par nature, sans résidence permanente ni nidification sur le site.</p> <p>Des mesures d'atténuation visant à réduire le risque d'effets négatifs seront mises en œuvre comme indiqué dans le plan de gestion environnementale des travaux de construction, y compris la surveillance visuelle des mammifères marins pendant le dragage, la surveillance environnementale pendant l'enlèvement de la végétation et la réalisation de relevés sur les nids avant tout enlèvement d'arbre pendant les saisons de nidification des oiseaux chanteurs.</p> <p>Le détenteur du permis a reçu une autorisation en vertu de la <i>Loi sur les pêches</i>. Les mesures d'atténuation incluses dans l'autorisation en vertu de la <i>Loi sur les pêches</i> seront mises en œuvre pour éviter les effets potentiels sur les espèces aquatiques en péril, y compris les mesures de compensation de l'habitat.</p> <p>Grâce aux mesures d'atténuation et aux conditions du permis proposées, il n'y aura pas d'effets négatifs résiduels sur les espèces/habitats présentant un statut particulier.</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Composante environnementale	Effets négatifs potentiels?		Aperçu des effets négatifs potentiels, des mesures d'atténuation et des effets négatifs résiduels	Effets négatifs résiduels significatifs?	
	Oui	Non		Oui	Non
Ressources terrestres (p. ex., végétation, faune, etc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet supprimera environ 1 555 mètres carrés de végétation riveraine. L'élimination des arbres et de la végétation entraînera la perte d'habitats de nidification et d'alimentation pour les oiseaux et d'habitats potentiels d'alimentation pour les chauves-souris.</p> <p>Des mesures d'atténuation visant à réduire le risque d'effets négatifs seront mises en œuvre pendant les travaux d'assainissement et de construction, comme indiqué dans le plan de gestion environnementale des travaux de construction, y compris la surveillance environnementale pendant l'enlèvement de la végétation, la réalisation de relevés sur les nids avant tout enlèvement d'arbre pendant les saisons de nidification des oiseaux chanteurs ou des rapaces, et la mise en œuvre de mesures de contrôle de l'érosion et des sédiments. Une fois le remblayage et le compactage terminés, la végétation marine riveraine sera plantée dans une zone d'environ 470 mètres carrés. Des mesures correctives, telles que des plantations supplémentaires, seront prises au besoin en fonction de la surveillance et des exigences de l'autorisation accordée par le MPO en vertu de la <i>Loi sur les pêches</i>.</p> <p>Avec les mesures d'atténuation et les conditions du permis proposées, les effets négatifs résiduels sur les ressources terrestres seraient de faible ampleur, avec une perte nette de 1 085 mètres carrés de superficie, ciblés sur le site, pendant une courte période lors de la construction, lorsque la végétation est enlevée, et permanents. Les effets négatifs résiduels ne devraient pas être significatifs.</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Zones humides	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est situé dans des zones subtidales, intertidales et riveraines dans l'inlet Burrard. Le projet ne devrait pas avoir d'incidence sur l'habitat des zones humides.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Composante environnementale	Effets négatifs potentiels?		Aperçu des effets négatifs potentiels, des mesures d'atténuation et des effets négatifs résiduels	Effets négatifs résiduels significatifs?	
	Oui	Non		Oui	Non
Ressources aquatiques (p. ex., plantes aquatiques, poissons et habitat des poissons, oiseaux marins, mammifères marins, etc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>L'élimination des sédiments contaminés et le remblayage avec des matériaux propres auront un effet positif à long terme sur les ressources aquatiques.</p> <p>Le projet entraînerait la perte permanente d'environ 4 870 mètres carrés d'habitat intertidal et de 2 020 mètres carrés d'habitat subtidal du poisson, l'élimination d'environ 1 555 mètres carrés de végétation marine riveraine, et la perturbation temporaire d'une superficie d'environ 815 mètres carrés de l'habitat subtidal du poisson. L'habitat présente une valeur limitée pour le poisson en raison de l'omniprésence des débris et de la contamination. Les activités d'assainissement et de construction liées au projet sont susceptibles de perturber les espèces aquatiques et l'habitat du poisson (par exemple, en raison de la turbidité induite et d'autres modifications de la qualité de l'eau, du bruit sous-marin, du déplacement d'espèces, de la perturbation des populations de poissons migrateurs et des déversements accidentels).</p> <p>Les mesures d'atténuation décrites dans le plan de gestion environnementale des travaux de construction seront mises en œuvre pour atténuer les effets négatifs potentiels sur les ressources aquatiques, y compris la surveillance environnementale par un professionnel qualifié, l'isolement de la zone de travail à l'aide de filtres à limon flottants, la surveillance visuelle des mammifères marins et la récupération et le déplacement des poissons et des grands crustacés en dehors de la zone du projet avant le dragage.</p> <p>La perte ou l'altération permanente de l'habitat dans la superficie du projet sera atténuée par les mesures de compensation de l'habitat, conformément à l'autorisation accordée par le MPO en vertu de la <i>Loi sur les pêches</i>. Sur place, deux complexes de récifs en enrochement seront construits. La végétation marine riveraine sera plantée dans une zone d'environ 470 mètres carrés et des cordes de varech ensemencées seront ancrées au récif subtidal. L'habitat aquatique hors site sera également restauré pour compenser la perte d'habitat.</p> <p>Avec les mesures d'atténuation et les conditions du permis proposées, les effets négatifs résiduels sur les ressources aquatiques seraient de faible ampleur, ciblés localement, d'une durée d'environ 12 mois, intermittents et réversibles une fois la construction du</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Composante environnementale	Effets négatifs potentiels?		Aperçu des effets négatifs potentiels, des mesures d'atténuation et des effets négatifs résiduels	Effets négatifs résiduels significatifs?	
	Oui	No n		Oui	Non
Conditions sanitaires et socioéconomiques	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Compte tenu de la très faible ampleur des effets résiduels sur l'air et le bruit, le projet ne devrait pas avoir d'effets négatifs sur la santé ou les conditions socioéconomiques des populations, y compris les groupes autochtones.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Ressources archéologiques, physiques et culturelles	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est situé dans une zone où le littoral a été modifié et perturbé par le passé. Une évaluation archéologique générale a considéré que la superficie du projet présentait un faible potentiel archéologique. On ne prévoit pas d'effets négatifs sur les ressources archéologiques, physiques et culturelles.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Accidents et dysfonctionnements Évalué conformément à la <i>Loi maritime du Canada</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les fuites ou les déversements accidentels liés à l'équipement peuvent avoir des effets néfastes sur les eaux de surface, le sol et les sédiments.</p> <p>Les mesures d'atténuation décrites dans le plan de gestion environnementale des travaux de construction seront mises en place pendant les travaux d'assainissement et de construction afin de réduire le risque d'effets négatifs liés au projet en raison d'accidents, notamment le maintien de l'équipement et des machines en bon état de fonctionnement, la surveillance environnementale, l'utilisation de troussees en cas de déversement, l'utilisation de tampons absorbants et de dispositifs de confinement secondaire, la mise en œuvre d'un plan de gestion des carburants et la mise en œuvre d'un plan d'intervention en cas de déversement sur terre et dans l'eau.</p> <p>Grâce aux mesures d'atténuation et aux conditions du permis proposées, les effets d'un accident ou d'un dysfonctionnement sur l'environnement, s'il devait se produire, seraient de faible ampleur, ciblés localement, temporaires et réversibles une fois le nettoyage ou la remise en état terminés. Les effets négatifs résiduels ne devraient pas être significatifs.</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

7.3 Caractérisation des effets sur l'environnement

Le projet proposé aura un effet positif net sur l'environnement grâce à l'assainissement des matériaux contaminés et au remblayage des zones subtidales, intertidales et du rivage avec des matériaux propres, ainsi qu'à la

création d'habitats hors site et sur site, y compris deux récifs subtidiaux, l'installation de cordes de varech ensemencées et la plantation de ripisylves marines.

En dépit d'un effet positif net, des effets négatifs résiduels (c'est-à-dire des effets qui subsistent après la mise en place de mesures d'atténuation) ont été déterminés pour les composantes environnementales suivantes :

- Qualité de l'air
- Bruit
- Sols
- Sédiments
- Eaux souterraines
- Eaux de surface et plans d'eau
- Ressources terrestres
- Ressources aquatiques
- Accidents et dysfonctionnements

Dans l'ensemble, les effets résiduels du projet sur les composantes environnementales sont caractérisés comme suit :

- De faible ampleur : La superficie du projet est relativement petite et les effets résiduels négatifs les plus notables pendant la construction concernent les eaux de surface et les plans d'eau en raison de la mise en suspension de sédiments contaminés, les ressources aquatiques en raison de la perturbation des fonds marins et les ressources terrestres en raison de l'élimination de la végétation riveraine.
- Ciblés localement : La plupart des effets se produiraient sur le site du projet proposé, mais certains effets (par exemple, le bruit pendant la construction) pourraient s'étendre à la communauté adjacente.
- La durée et la fréquence des effets vont de temporaires/intermittents pendant la construction à durables/continus pendant l'exploitation.
 - Pendant la construction, les effets seraient temporaires, pendant les 12 mois que dureront les travaux de construction du projet, avec une fréquence intermittente.
 - Après la construction, les effets positifs de l'assainissement et de la compensation de la perte d'habitat seraient à long terme et continus, car ils seront permanents.
- Réversibles : Les effets de la construction cesseront une fois celle-ci achevée. Après la construction, les effets positifs de l'assainissement et de la création d'habitats seront permanents.

Sur la base de la caractérisation ci-dessus, des mesures d'atténuation proposées par le demandeur et des conditions du permis, les effets négatifs résiduels du projet devraient être non significatifs.

8 CONCLUSION

Il est recommandé d'approuver cette demande sous réserve du respect des conditions relatives au projet et à l'environnement énumérées dans le permis de projet **PER n°** Error! Reference source not found..

ANNEXE A

Liste des sources d'information

L'Administration portuaire s'est appuyée sur les sources d'information suivantes pour l'examen du projet et l'examen environnemental :

- Formulaire de demande et documents soumis par le demandeur entre le 2 septembre 2021 et le 17 août 2023
- Toute la correspondance relative au projet du 2 septembre 2021 au 31 octobre 2023
- Tous les plans et dessins étiquetés PER n° **Error! Reference source not found.**-A à I
- Plan de gestion environnementale des travaux de construction, 2 juin 2021, SNC Lavalin
- Plan de surveillance et d'instrumentation géotechnique, 8 juillet 2021, SNC Lavalin
- Mémoire sur les options, 19 janvier 2021, SNC Lavalin
- Plan de gestion de la circulation, 23 juillet 2021, SNC Lavalin
- Feuille de travail pour l'évaluation du bruit de l'APVF, 19 septembre 2021
- Mémoire sur l'examen de projet et l'examen environnemental, 2 septembre 2021, SNC Lavalin
- Mémoire révisé sur l'examen de projet et l'examen environnemental, 1er novembre 2022, SNC Lavalin
- Mémoire révisé sur l'examen de projet et l'examen environnemental, 17 août 2023, SNC Lavalin
- Demande en vertu de la *Loi sur les pêches* et plan de compensation de la perte d'habitat, 24 septembre 2021, SNC Lavalin
- Demande révisée en vertu de la *Loi sur les pêches* et plan révisé de compensation de la perte d'habitat, 2 novembre 2022, SNC Lavalin
- Évaluation de l'habitat, 24 septembre 2021, SNC Lavalin
- Évaluation révisée de l'habitat, 6 juin 2023, SNC Lavalin
- Rapport de conception sur l'assainissement environnemental à 90 %, 21 octobre 2021, SNC Lavalin
- Critères de conception pour la gestion des eaux de ruissellement, 29 octobre 2021, SNC Lavalin
- Rapport géotechnique à 90 %, 12 octobre 2021, SNC Lavalin
- Critères de conception pour les activités maritimes, 26 octobre 2021, SNC Lavalin

ANNEXE B
Plan de l'emplacement