

## Principaux résultats de la commission

Le 30 mai 2016, le ministre fédéral de l'Environnement et du Changement climatique a constitué une commission d'examen chargée de réaliser l'évaluation environnementale du projet de Terminal 2 à Roberts Bank, proposé par l'Administration portuaire Vancouver-Fraser. Voici les principaux résultats de la commission d'examen.

Le projet nécessiterait la conversion de 177 ha d'habitats intertidaux et subtidaux à Roberts Bank pour construire un nouveau terminal à conteneurs à trois postes d'amarrage, agrandir la jetée actuelle et le bassin des remorqueurs existant. Le projet serait situé à proximité immédiate des terres de la Première Nation Tsawwassen, de l'infrastructure portuaire existante et à proximité de la collectivité de Tsawwassen et de la ville de Delta, en Colombie-Britannique. Le projet est situé sur Roberts Bank dans l'estuaire du fleuve Fraser, une zone écologiquement productive et sensible de la côte de la Colombie-Britannique. Roberts Bank est situé sur la voie migratoire du Pacifique pour les oiseaux migrateurs et est adjacent à une zone provinciale de gestion de la faune et à un site Ramsar international. Certaines des plus grandes montaisons de saumon au monde utilisent et migrent à travers Roberts Bank, qu'il s'agisse de juvéniles ou d'adultes. Roberts Bank comprend également l'habitat essentiel de l'épaulard résident du sud, inscrit comme espèce menacée en vertu de la *Loi sur les espèces en péril*.

La commission est d'avis que la construction et l'exploitation du projet ne posent pas de problèmes techniques majeurs. L'objectif du projet est conforme au rôle du Canada en tant que nation commerçante, et le projet permettrait d'augmenter la capacité des terminaux à conteneurs sur la côte ouest du Canada. Le projet permettrait aussi aux marchés canadiens d'être compétitifs relativement à une chaîne d'approvisionnement de transport maritime confrontée à des changements importants, comme la fusion de compagnies maritimes, la viabilité économique des transporteurs maritimes et des exploitants de terminaux, la modernisation des terminaux et l'augmentation de la taille des navires-porte-conteneurs. La ville de Delta, la région métropolitaine de Vancouver, la Colombie-Britannique et le Canada tireraient profit des emplois, des opportunités commerciales et du développement économique résultant du projet. Les groupes autochtones vivant à proximité du projet, dans la région métropolitaine de Vancouver et sur l'île de Vancouver et les îles du Golfe, pourraient bénéficier de formations, d'emplois et de possibilités de contrats.

La commission a déterminé que le projet entraînerait de nombreux effets résiduels et cumulatifs négatifs. Le plan de compensation proposé pour les espèces aquatiques, totalisant 29 hectares, serait insuffisant pour compenser la réduction de la productivité associée à la perte d'habitat de 177 hectares de Roberts Bank induite par le projet. Il y aurait des effets négatifs et cumulatifs importants sur les terres humides et les fonctions des terres humides à Roberts Bank. L'une des composantes de l'écosystème qui est à l'origine de la productivité élevée de Roberts Banks est le biofilm, qui est consommé par les bécasseaux d'Alaska et d'autres oiseaux de rivage lors de leurs escales migratoires. La commission conclut que le projet n'aurait pas d'effet négatif sur la productivité du biofilm et la composition de la diatomée. Cependant, la commission ne peut pas conclure avec certitude aux effets du projet sur la production d'acides gras polyinsaturés dans le biofilm, un composant nutritionnel potentiellement essentiel pour le bécasseau d'Alaska. En

raison de la compréhension scientifique récente et encore émergente du biofilm, la commission ne peut pas conclure de façon raisonnable que le projet aurait ou non un effet négatif résiduel sur le bécasseau d'Alaska. L'effraie des clochers, une espèce inscrite sur la liste des espèces menacées en vertu de la *Loi sur les espèces en péril*, serait un récepteur d'effets cumulatifs importants.

Il y aurait des effets négatifs et cumulatifs importants sur le crabe dormeur et les saumons chinook juvéniles de type océanique originaires du bas Fraser et de la rivière Thompson Sud. Ces saumons chinook juvéniles résident temporairement à proximité du projet et leur migration serait perturbée par l'empreinte du terminal et les effets du projet sur les environnements acoustique et lumineux. Le projet entraînerait des effets négatifs et cumulatifs importants sur l'épaulard résident du sud par une légère perte d'habitat essentiel légalement défini, une réduction de la disponibilité des proies du saumon chinook adulte et une légère augmentation du bruit sous-marin. En l'absence de mesures d'atténuation obligatoires pour réduire le bruit sous-marin de la navigation maritime associé au projet, la dégradation de l'habitat essentiel des épaulards du Sud se poursuivrait. Bien que cela soit peu probable, une collision mortelle entre un navire et un seul épaulard pourrait avoir des conséquences négatives importantes sur la population.

Plusieurs groupes autochtones ont des territoires traditionnels qui chevauchent la zone du projet et la zone de navigation maritime. Le projet et la navigation maritime associée au projet pourraient modifier divers aspects de l'usage courant et du patrimoine culturel des groupes autochtones. La commission conclut que le projet aurait probablement des effets négatifs et cumulatifs importants sur l'usage courant des terres et des ressources à des fins traditionnelles pour la Première Nation Tsawwassen et la bande indienne Musqueam dans la zone du projet. La commission a également conclu que le transport maritime associé au projet aurait probablement un effet cumulatif important sur l'usage courant des terres et des ressources à des fins traditionnelles pour la Première Nation Pacheedaht et Ditidaht.

En outre, le projet aurait des effets négatifs importants sur le patrimoine culturel de la Première Nation Tsawwassen et de la Nation Tsleil-Waututh dans la zone du projet. Bien que la commission est consciente qu'il y aurait relativement peu de mouvements de navires associés au projet, chaque navire empruntant les voies de navigation a un effet supplémentaire sur la capacité des groupes autochtones à accéder aux sites où ils mènent des activités culturelles. La commission a conclu qu'il existe un effet cumulatif important sur le patrimoine culturel et que toute augmentation des mouvements de navires contribuerait à cet effet.

L'évaluation de la commission a permis de conclure qu'il y aurait des effets sur la qualité de vie des populations locales, notamment sur la santé et la qualité de l'expérience des activités commerciales et récréatives. Le projet aurait un effet négatif résiduel sur les ressources visuelles diurnes et nocturnes et sur les loisirs de plein air, ainsi qu'un effet cumulatif négatif important. Les effets négatifs résiduels de la zone de fermeture de la navigation élargie proposée, tant pendant la construction que pendant l'exploitation, seraient combinés aux effets négatifs de la zone de fermeture de la navigation existante et entraîneraient un effet cumulatif important sur la pêche commerciale du crabe dans la zone I.

Pendant la phase d'exploitation, le projet aurait un effet négatif important et un effet cumulatif sur la santé humaine sur la base des expositions prévues d'une heure en moyenne au dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et à d'autres irritants respiratoires. Le projet entraînerait un effet cumulatif négatif important sur la santé dû au bruit. Des éléments de stress et de gêne liés à la lumière, au bruit et à la poussière sont déjà présents dans la zone d'évaluation locale et le projet est susceptible d'aggraver ces conditions. La commission conclut en outre que le projet aurait probablement un effet négatif important et un effet cumulatif important sur l'utilisation des terres agricoles en raison de la perte d'une petite partie des terres contenues dans la réserve de terres agricoles.

Plusieurs types d'accidents et de défaillances pouvant résulter du projet ont été examinés, tant pour les activités terrestres que marines. La commission conclut que des mesures supplémentaires seraient nécessaires pour traiter de manière adéquate les effets des accidents et des défaillances qui pourraient survenir en lien avec des activités terrestres. Si le pire scénario de déversement d'hydrocarbures devait se produire dans la zone de navigation maritime, il pourrait en résulter des effets résiduels négatifs potentiellement importants pour les espèces vulnérables comme les épaulards et les oiseaux de mer, les activités commerciales et récréatives marines, l'usage courant, le patrimoine culturel et la santé des groupes autochtones.

Une liste des conclusions et recommandations de la commission est fournie à l'annexe H et de plus amples détails sont décrits dans le corps du rapport.

Les membres de la commission sont reconnaissants du soutien reçu du Secrétariat pendant les quatre années de travail de la commission. Nous apprécions la participation professionnelle et respectueuse offerte par le promoteur et son équipe. Nous tenons à souligner la participation des citoyens de la ville de Delta, la collaboration de tous les ordres de gouvernement, les perspectives offertes par les organisations non gouvernementales et les interactions et renseignements constructifs fournis par les groupes autochtones.