

ANNEX A

TABLEAU DES ENGAGEMENTS ET DES ASSURANCES DU PROPRIÉTAIRE

PROJET DE CRÉATION D'UN TROISIÈME POSTE À QUAÏ À DELTAPORT
RAPPORT D'ÉTUDE APPROFONDIE

ANNEXE A

TABLEAU DES ENGAGEMENTS ET DES ASSURANCES DU PROPRIÉTAIRE¹

Réf	Objectif Engagements et assurances	Calendrier	Livré par	Organismes d'approbation et responsables ²	Organismes consultatifs
Gestion de l'environnement responsable					
1	<i>En tant qu'objectif primordial d'une gestion de l'environnement responsable, le propriétaire doit s'assurer que le système de gestion de l'environnement (SGE) sera mis en application pour le projet. Le propriétaire doit s'assurer que la conception, la construction et l'exploitation, y compris l'entretien, du projet sont réalisés de manière respectueuse de l'environnement, et il doit utiliser les pratiques de gestion optimales (PGO³) et se conformer aux lois fédérales, provinciales et municipales, le cas échéant. Le propriétaire doit obliger et informer l'administrateur du terminal à conteneurs choisis⁴ de se conformer à tous les engagements dans ce tableau et tel qu'il est exprimé dans le CEE⁵.</i>	Pré-construction, Construction, Exploitation, Entretien	APV, Entrepreneurs, Exploitant du terminal	MPO, EC, BEE REMARQUE : Le mandat de l'organisme s'applique à tous les paragraphes d'un secteur principal, sauf indication contraire.	PN, MOE, COD, DRV, FHA, HC
1.1	Le propriétaire doit s'assurer que les permis, approbations et autorisations juridiques requis, sont en vigueur avant de procéder à la construction.				
1.2	Le propriétaire doit préparer ou faire préparer un plan de gestion de l'environnement (PGE) lié à la construction ⁶ pour le projet tel que décrit à la section 2 ci-dessous et avant le début de la construction. Le PGE lié à la construction doit fournir aux entrepreneurs et aux travailleurs sur le chantier les procédures et les exigences afin de satisfaire aux permis, aux approbations et aux autorisations et pour exécuter les activités en chantier	Pré-construction, Construction	APV, Entrepreneurs		

¹ (1) Le « propriétaire » désigne le demandeur d'un certificat d'évaluation environnementale (certificat) en vertu de l'EAACB (c.-à-d. l'Administration portuaire de Vancouver – APV) et à qui le certificat doit être émis. Tout transfert d'engagements ou d'assurances dans cette *Annexe E* par le propriétaire à une tierce partie choisie, tel que l'exploitant actuel du terminal (TSI Inc.), doit se conformer à toutes les conditions du certificat. Un transfert complet potentiel du certificat et de ses conditions à TSI, si envisagé - en tant que nouveau « propriétaire » - exige un changement de nom pour le détenteur du certificat et exige d'apporter une modification au certificat. (2) Le propriétaire a également confirmé son *Sommaire des répercussions potentielles et de leur atténuation Mesures/mesures de compensation* à la section 20 de la demande CEE, tableau 20.1. Les engagements pertinents au tableau 20.1 sont remplacés par cette Annexe E.

² Consulter la dernière page pour l'identification (note de bas de page no 24). Inclure les organismes et les autorités possédant un mandat pertinent et imposé par la loi à respecter en ce qui concerne le projet.

³ Ceux qui sont faisables sur le plan technique et économique, tel qu'établi par l'APV et tel que reconnu par les organismes d'approbation et tel que défini expressément dans les autres sections de ce tableau.

⁴ Considéré comme l'exploitant actuel du terminal, TSI Inc.

⁵ CEE = Certificat d'évaluation environnementale

⁶ Tel que mentionné à la section 21 de la demande CEE.

Réf	Objectif Engagements et assurances	Calendrier	Livré par	Organismes d'approbation et responsables ²	Organismes consultatifs
1.3	à l'aide des PGO et se conformer aux conditions du CEE. Le propriétaire doit préparer ou faire préparer un PGE lié à l'exploitation, tel que souligné à la section 3 ci-dessous et aborder les aspects de la gestion de l'environnement des opérations et de l'entretien à plus long terme du projet. Le propriétaire doit assurer la conformité aux PGO, ainsi qu'au CEE et aux exigences fédérales, provinciales et municipales du projet.	Exploitation, Entretien	APV, Entrepreneurs		
1.4	Le propriétaire doit s'assurer que le contenu général et l'intention des PGE liés à la construction et à l'exploitation se conforment au mandat à la section 21.2.1 de la demande CEE.	Construction, Exploitation	APV, Exploitant du terminal		
Plan de gestion de l'environnement lié à la construction					
2	<i>Le propriétaire doit élaborer ou faire élaborer et mettre en application ou faire mettre en application un PGE détaillé lié à la construction. L'élaboration de ce plan est décrite dans la demande CEE (section 21, page 694 et suivantes).</i>	Préparation des travaux, Exploitation	APV, Entrepreneurs	MPO, EC, HC	PN, DRV, MOE, FHA, COD
2.1	Le PGE lié à la construction doit inclure les sous-plans suivants qui sont précisés en détail de la section 2.2 à 2.12 ci-dessous : <ul style="list-style-type: none"> • Plan des horaires de construction et de dragage⁷ • Plan de gestion de la qualité de l'eau de surface et de contrôle des sédiments • Plan de gestion des déchets dangereux et de contrôle des déversements • Plan de santé et de sécurité/d'intervention en cas d'urgence • Plan de gestion des déchets • Plan de gestion du bruit • Plan d'atténuation des répercussions sur la faune et la flore • Plan de gestion du milieu marin • Plan relatif à la qualité de l'eau de mer • Plan d'atténuation des répercussions sur la qualité de l'air • Plan de gestion du trafic 	Mentionné ci- dessus	Mentionné ci- dessus	Mentionné ci- dessus	Mentionné ci- dessus
2.2	Le <i>plan des horaires de construction et de dragage</i> doit constituer la base d'une demande de « Permis d'immersion en mer » d'EC, et doit couvrir ou inclure	Préparation des travaux (suivant la	APV, Entrepreneurs	EC	MPO, PNT, COD, MOE

⁷ Une exigence en vertu du « Permis d'immersion en mer pour les produits de dragage » d'EC.

Réf	Objectif Engagements et assurances	Calendrier	Livré par	Organismes d'approbation et responsables ²	Organismes consultatifs
	inclure les renseignements que l'on peut trouver sur le site Web d'EC : http://www.pyr.ec.gc.ca/disposal_at_sea/index_f.htm Consulter également la section 28 de ce tableau.	décision en vertu de l'ACEE)			
2.3	<p>Le <i>plan de gestion de la qualité de l'eau de surface et de contrôle des sédiments</i> doit être préparé à l'égard des activités en milieu sec, en grande partie associées à la construction de voies d'évitement additionnelles à partir de la 57^B Street jusqu'à la 64th Street. Le plan doit décrire ce qui suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les mesures pour minimiser la sédimentation des cours d'eau (ruisseaux), et empêcher le déversement de substances nuisibles ou de débris dans le milieu hôte; • Les procédures à l'égard de la cueillette et de l'analyse d'échantillons de la qualité de l'eau afin de s'assurer que la décharge du chantier est conforme aux exigences propres au projet énumérées par les organismes de réglementation; • Les protocoles à l'égard de la surveillance, des réparations et de l'entretien courants des systèmes de contrôle des sédiments afin de s'assurer que ces systèmes fonctionnent efficacement sous toutes les conditions du chantier; • Les responsabilités du contrôleur environnemental en ce qui concerne la mise en application du plan⁸; • Les procédures pour informer immédiatement le personnel de chantier autorisé de l'APV ou les autorités responsables, si un incident environnemental se produisait tel que le déversement d'une substance nuisible en provenance du chantier du projet; <p>Les mesures prises pour aborder et résoudre les problèmes issus du non-respect des normes, critères, lignes directrices et approbations applicables à la satisfaction de l'APV et des autorités responsables.</p>	Construction	APV, Entrepreneurs	EC, MPO, MOE, COD	DRV, PNT

⁸ Pour obtenir d'autres détails, consulter la section 4 ci-dessous.

Réf	Objectif Engagements et assurances	Calendrier	Livré par	Organismes d'approbation et responsables ²	Organismes consultatifs
2.4	<p>Un <i>plan de gestion des déchets dangereux et de contrôle des déversements</i> doit être préparé pour décrire comment l'entrepreneur gèrera les matières-déchets dangereuses produites pendant la construction du projet ainsi que les procédures de contrôle des déversements. Le plan doit décrire ce qui suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les exigences réglementaires de la <i>Loi fédérale sur le transport des marchandises dangereuses</i> et autres exigences afférentes à la manipulation et à l'élimination des matières et des déchets dangereux; • Les procédures pour le ravitaillement de l'équipement et l'entreposage et la manipulation des produits pétroliers conformément à toutes les lignes directrices, lois, et pratiques de gestion optimale applicables; • Exposer les grandes lignes d'un plan d'urgence de prévention des déversements, de confinement et de nettoyage à l'égard des produits hydrocarbonés, et de toutes les autres substances nuisibles qui peuvent être utilisées en relation avec le projet. Inclure une liste des matières de confinement et de nettoyage appropriées qui doivent être présentes sur le chantier tout au long de la construction du projet; et une • liste des personnes-ressources et numéros d'urgence. 	Construction	APV, Entrepreneurs	TC, MOE, EC	DRV, FHA
2.5	<p>Sous l'autorité du propriétaire, tous les entrepreneurs doivent élaborer un <i>plan de santé et de sécurité/d'intervention en cas d'urgence</i> (Plan) pour leur élément de travail avant le début de la construction. Le plan doit également mettre en évidence les procédures d'intervention en cas d'urgence pendant la construction. Bien que la responsabilité principale concernant la planification et l'intervention en cas d'urgence sur le chantier pendant la construction repose sur les entrepreneurs, le propriétaire doit s'assurer que les plans élaborés ne sont pas uniquement propres au chantier, mais qu'ils satisfassent également à toutes les normes, PGO et lignes directrices qui s'appliquent à la planification d'urgence et à l'intervention en cas d'incident⁹. Les services d'urgence du gouvernement local (incendie, police, et ambulance) ont la responsabilité de la mesure où l'expertise et les ressources sont disponibles et dans la mesure où les fonctions d'intervention restent à l'intérieur de leur mandat.</p>	Construction	APV, Entrepreneurs	HC, FHA, EC, MOE	DRV, COD, PNT

⁹ *Planification d'urgence pour l'industrie, Accidents graves de l'industrie*, Association canadienne de normalisation, CAN/CSA-Z731-95. Site Internet de la CSA :

<http://www.csa.ca/standards>

Les lignes directrices de la C.-B. pour les plans d'intervention en cas d'urgence pour l'industrie (révisées de 1992)

<http://www.env.gov.bc.ca/eemp/industcplan.html>

Réf	Objectif Engagements et assurances	Calendrier	Livré par	Organismes d'approbation et responsables ²	Organismes consultatifs
	<p>Le plan doit généralement comprendre, mais sans s'y limiter :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'emplacement du chantier et les personnes-ressources principales; • Les numéros d'urgence locaux et de la personne-ressource du projet; • La description et la carte des routes à employer en cas d'urgence; • L'équipement de sécurité requis; • La liste des dangers et des mesures d'atténuation du chantier; • Les méthodes de génération de déchets et d'élimination possibles. 				
2.6	<p>Un <i>plan de gestion des déchets</i> relativement aux activités de construction sera préparé et comprendra ce qui suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Détailler les mesures afin de minimiser la quantité de déchets produits; • Indiquer dans les grandes lignes comment les substances nuisibles et les déchets produits par la construction du projet seront contenus de façon appropriée par les entrepreneurs sur le chantier immédiat des travaux, recueillis, et éliminés convenablement conformément aux lois, aux lignes directrices et aux pratiques de gestion optimale applicables (voir également la section 9 ci-dessous). 	Construction	APV, Entrepreneurs	MOE, COD, FHA	DRV, EC, HC, PNT
2.7	<p>Un <i>plan de gestion du bruit</i> sera élaboré afin de s'assurer que les mesures d'atténuation dégagées soient mises en application. Ce plan doit inclure ce qui suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Décrire les procédures afin que les activités de construction satisfassent à l'intention de l'Arrêté municipal sur le bruit de Delta No. 1906, 1972¹⁰ afin d'éviter de déranger la communauté locale avec des périodes de construction de 24 heures – 7 jours par semaine. • Établir les émissions de bruit admissibles maximales pour chaque type de machinerie • avant la construction afin de s'assurer que les entrepreneurs n'utilisent pas de l'équipement trop bruyant. • Exposer les grandes lignes des exigences en matière de formation afin de s'assurer que les travailleurs de la construction soient au courant des problèmes de bruit et qu'ils agissent afin de minimiser le bruit lorsque c'est possible. • Indiquer une ligne secours en environnement et la procédure de gestion afin de traiter les plaintes relatives au bruit qui peuvent être 	Construction	APV, Entrepreneurs	COD, HC, FHA	DRV, PNT

¹⁰ Voir également la section 22.

Réf	Objectif Engagements et assurances	Calendrier	Livré par	Organismes d'approbation et responsables ²	Organismes consultatifs
	occasionnées par les activités de construction. Exposer les grandes lignes des procédures afin de s'assurer que les plaintes soient examinées, et que des mesures d'atténuation du bruit appropriées soient établies afin de réduire les événements futurs. Voir également la section 23 de ce tableau.				
2.8	<p>Un <i>plan d'atténuation des répercussions sur la faune et la flore</i> relatif aux travaux routiers liés à un rail sur pont-jetée doit être élaboré par le propriétaire afin de s'assurer que les mesures d'atténuation dégagées sont mises en application. Le plan doit comprendre ce qui suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les procédures afin de s'assurer que le défrichage pendant la construction est limité autant que possible; • Exposer les grandes lignes des procédures concernant les zones perturbées par les activités de construction où la végétation devra être restaurée à l'aide d'une espèce d'herbe indigène; ce qui, par conséquent, améliore l'espèce indigène dans la zone d'étude et minimise le risque d'implantation d'espèces non indigènes. De plus, des plans de plantation de la haute plage seront élaborés pour satisfaire aux exigences en matière d'autorisation en vertu de la section 35(2) de la <i>Loi canadienne sur la pêche</i> pour le projet; • Décrire les protocoles afin d'ériger des clôtures et des filtres à limon autour du ruisseau située entre 57B Street et 64th Street afin d'empêcher la perturbation des rives gazonnées du ruisseau, et de limiter la siltation des habitats aquatiques; • Exposer les grandes lignes des procédures afin de stocker et de jeter la nourriture, les déchets et les produits pétroliers de façon appropriée pour éviter d'attirer les animaux sauvages sur les chantiers de construction; • Exposer les grandes lignes d'un échancier afin d'effectuer les travaux de construction dans les zones en milieu sec pendant les mois hivernaux pour limiter les troubles sensoriels aux animaux sauvages, ou toute autre mesure d'atténuation peut s'appliquer; • Exposer les procédures pour placer des nichoirs destinés à l'effraie des clochers, par l'entremise de l'appui de programmes de gérance environnementale, dans les zones vers Brunswick Point où ils sont moins vulnérables aux autoroutes principales; • Les périodes de reproduction pertinentes telles que : <ul style="list-style-type: none"> (iii) les habitats terrestres et les oiseaux nicheurs 15 mars au 31 juillet; (iv) les rapaces et les hérons 1er janvier au 15 août. 	Construction	VPI, Entrepreneurs,	EC, MOE, COD, DFO	DRV, PNT

Réf	Objectif Engagements et assurances	Calendrier	Livré par	Organismes d'approbation et responsables ²	Organismes consultatifs
2.9	<p>Un <i>plan de gestion du milieu marin</i> doit être élaboré par le propriétaire, et s'appliquer au stade opérationnel du projet ainsi que satisfaire aux exigences en matière d'autorisation en vertu de la section 35(2) de la <i>Loi canadienne sur la pêche</i> pour le projet. Supervision du projet et du biote concernant la stratégie de gestion adaptée. L'APV a soumis une proposition préliminaire de compensation des habitats au MPO et à EC¹¹, et il a été convenu par l'APV et le MPO/EC qu'elle contenait des renseignements et des détails de plan satisfaisants pour autoriser la décision en vertu de l'ACÉE et l'accréditation en vertu de la Loi.</p> <p>L'objectif et le contenu du <i>plan de gestion du milieu marin</i> est décrit dans l'annexe 1 de ce tableau.</p>	Construction, Exploitation	VPI, Entrepreneurs, Exploitant du terminal	MPO, EC	PNT
2.10	<p>Un plan relatif à la qualité de l'eau de mer <i>propre au projet</i> doit être conçu par le propriétaire en s'appuyant sur les renseignements relatifs à la qualité de l'eau de référence afin de confirmer que les mesures d'atténuation relatives à la construction fonctionnent et qu'aucune répercussion sur le milieu marin ne survient. Le <i>plan relatif à la qualité de l'eau de mer</i> doit faire partie de l'autorisation de la <i>Loi sur les pêches</i> et appuyer la stratégie de gestion adaptée pour le projet. Le plan :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Exposerait les procédures relatives à la cueillette et à l'analyse des échantillons de la qualité de l'eau afin de s'assurer que la qualité de l'eau de mer est conforme aux exigences propres au projet dégagées par les organismes de réglementation; • Indiquerait les protocoles à l'égard de la surveillance, des réparations et de l'entretien courants des systèmes de contrôle des sédiments afin de s'assurer que ces systèmes fonctionnent efficacement sous toutes les conditions du chantier; • Décrire les responsabilités de la surveillance environnementale¹²; • Établir les procédures pour informer immédiatement le personnel de chantier autorisé de l'APV ou les autorités responsables, si un incident environnemental se produisait tel que le déversement de substances nuisibles en provenance du chantier du projet; • Établir les mesures à prendre dans le but d'aborder et de résoudre les problèmes issus du non-respect des normes, critères, lignes directrices et approbations applicables à la satisfaction de l'APV et des organismes de réglementation pertinents. 	Construction	APV, Entrepreneurs	MPO	EC, PNT

¹¹ « Administration portuaire de Vancouver. Troisième poste à quai à Deltaport. Compensation des habitats proposée. » 12 mars 2006

¹² Voir section 4 de ce tableau.

Réf	Objectif Engagements et assurances	Calendrier	Livré par	Organismes d'approbation et responsables ²	Organismes consultatifs
2.11	<p>Le propriétaire doit élaborer un <i>plan d'atténuation des répercussions sur la qualité de l'air</i> tel qu'abordé au tableau 20.1 de la demande et analysé en détails à la section 18 de ce tableau. Le plan doit couvrir, sans s'y limiter :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le propriétaire, par l'entremise de l'appel d'offres du projet, doit mettre en application des initiatives concernant la qualité de l'air qui seront effectuées pendant la construction afin de réduire les émissions dans l'air dans toute la mesure du possible. • Notamment l'utilisation de carburant diesel routier (à faible teneur en soufre), autant que possible, pour tout le matériel utilisé sur le chantier du projet qui est en mesure d'utiliser un tel carburant. • Utiliser des filtres à particules de diesel pour réduire la matière particulaire sur le matériel de construction. • Utiliser, autant que possible, du matériel de construction et des véhicules basés à terre mis en service après 1996 pour réduire les émissions de particules, d'hydrocarbures et de NO_x • Les autres mesures qui emploient les meilleures techniques existantes et l'amélioration continue afin de réduire les émissions dans l'atmosphère sont abordées en détail à la section 18 de ce tableau. 	Construction	APV	DRV	EC, COD. , FHA, HC, PNT
2.12	<p>Le propriétaire doit élaborer un <i>plan de gestion du trafic</i> tel que discuté lors de l'examen du projet. Le plan doit révéler les autres conditions abordées à la section 7 de ce tableau et comprendre :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le propriétaire doit élaborer un plan afin de réduire le risque d'incidents routiers dans la communauté locale causés par les activités de construction relatives au projet. Tout le trafic des camions de construction, à l'exception des matériaux de provenance locale, doit accéder au site uniquement par le biais des autoroutes provinciales plutôt que par les routes d'accès à l'intérieur du territoire municipal de Delta. • Le propriétaire doit exiger des entrepreneurs qu'ils fassent des efforts réputés raisonnables pour utiliser des méthodes de livraison à flot concernant les matériaux de construction et l'élimination des déchets. . 	Construction	APV	MOT, COD, TransLink	DRV, PNT

Réf	Objectif Engagements et assurances	Calendrier	Livré par	Organismes d'approbation et responsables ²	Organismes consultatifs
Plan de gestion de l'environnement lié à l'exploitation					
3	<i>Le propriétaire doit élaborer ou faire élaborer et mettre en application ou faire mettre en application un PGE détaillé lié à l'exploitation. L'élaboration de ce plan est décrite dans la demande CEE (section 21, page 694 et suivantes).</i>	Exploitation	APV, Exploitant du terminal	EC, MPO, EAO	DRV, COD, PN; HC, FHA
3.1	Le PGE lié à l'exploitation doit comprendre les sous-plans suivants qui sont décrits en détail ci-dessous : <ul style="list-style-type: none"> • Un plan de gestion de l'environnement du terminal de Deltaport¹³ • Un plan de gestion de l'environnement lié à l'exploitation de l'APV¹⁴ • Un plan d'intervention en cas d'urgence de TSI (Remarque : les stratégies d'atténuation des répercussions sur l'atmosphère liées à l'exploitation sont fournies dans les sections 19 à 21.)	Exploitation	APV, Exploitant du terminal	Mentionné ci-dessus	Mentionné ci-dessus
3.2	Le propriétaire doit s'assurer que l'exploitant du terminal mette à jour le <i>plan de gestion de l'environnement du terminal de Deltaport actuel</i> (septembre 2004) afin de s'assurer que l'exploitation du projet DP3 s'effectue conformément aux objectifs et aux exigences présentés dans la demande CEE et abordés à la section 21.2.3 de la demande CEE. De plus, l'exploitant du terminal doit ajouter des mesures de gestion de l'environnement pour évaluer et minimiser le bruit provenant de l'exploitation du projet. Le PGE du terminal de Deltaport doit être mis à jour pour inclure les mesures d'atténuation énumérées dans ce rapport d'évaluation et il doit comprendre les alarmes liées à l'équipement, le bruit de la machinerie, et la sensibilisation et la formation de l'exploitant. On peut trouver davantage de détails à l'égard de cette exigence et de cet engagement à partir de la section 17 de ce tableau.	Exploitation	APV, Exploitant du terminal	Mentionné ci-dessus	Mentionné ci-dessus
3.3	Le propriétaire doit s'assurer que le <i>plan de gestion de l'environnement lié à l'exploitation de l'APV</i> soit disponible pour le projet DP3 est mis à jour pour intégrer la conception de projet la plus récente, car elle s'applique à l'eau de ballast et à l'eau de cale. À des fins de référence, consulter le guide de révision de l'activité portuaire de l'APV - En date du 12 décembre 2005. http://www.portvancouver.com/the_port/harbour_operations.html	Exploitation	APV, Exploitant du terminal	MPO, TC	DRV, COD, PNT
3.4	Le propriétaire doit s'assurer qu'un <i>plan d'intervention en cas d'urgence</i> est	Exploitation	APV, Exploitant	EC, COD	DRV, PNT

¹³ Défini la section 21.2.3 de la demande CEE

¹⁴ Comprenant un plan de gestion de l'eau de ballast, un protocole relatif à l'eau de cale et un plan d'intervention en cas d'urgence

Réf	Objectif Engagements et assurances	Calendrier	Livré par	Organismes d'approbation et responsables ²	Organismes consultatifs
	disponible et mis à jour à par l'exploitant du terminal. L'exploitant du terminal doit mettre à jour son plan d'intervention en cas d'urgence (PICU) avant de commencer l'exploitation du terminal. Le PICU assure qu'une intervention organisée et pratiquée est assurée lors d'incidents ou de situations d'urgence qui peuvent nuire à la prestation des services à l'aménagement portuaire Roberts Bank. Le PICU fait le départage des responsabilités entre TSI, Corporation of Delta, BC Rail, et MOT et couvre les sections énumérées à l'annexe 1 de ce tableau.		du terminal		
3.5	Le propriétaire s'est engagé dans de nombreuses autres activités de gestion et de gestion de l'environnement opérationnel; elles sont énumérées dans les sections naturelles et socioculturelles pertinentes de ce tableau du propriétaire.			EAO	
Surveillance environnementale					
4	<i>Le propriétaire doit s'assurer que la surveillance environnementale générale et la communication de rapports à l'égard des étapes de la construction et de l'exploitation du projet seront réalisées, selon les modalités du CEE et des autres permis, approbations et autorisations réglementaires selon le cas.</i>	Pré-construction, Construction, Exploitation	APV, Entrepreneurs, Exploitants du terminal	EAO, MPO, EC	HC, FHA, DRV, COD, PN
4.1	Le propriétaire doit s'assurer que la surveillance du PGE lié à la construction, exposé à la section 21.2.4 de la demande CEE et à la section 2 de ce tableau, incorpore tous les plans élaborés pour l'étape de la construction du projet et tel que détaillé dans les plans de surveillance respectifs des PGE indépendants.				
4.2	Le propriétaire doit s'assurer que chacun des plans de surveillance environnementale met en évidence la raison de la surveillance, les paramètres à surveiller, la supervision des détails du programme, et les mesures de suivi à prendre, par le propriétaire ou l'exploitant du terminal, le cas échéant.				
4.3	Le propriétaire doit embaucher ou faire embaucher un contrôleur environnemental indépendant, ou une agence de surveillance environnementale, pour l'étape de la construction du projet. Le contrôleur environnemental doit entreprendre des activités de surveillance environnementale, et mettre en application chacun des plans de surveillance environnementale élaborés pour le projet et tel qu'exprimé dans le PGE approprié. Le contrôleur environnemental doit examiner, évaluer et signaler aux organismes de réglementation les activités de				

Réf	Objectif Engagements et assurances	Calendrier	Livré par	Organismes d'approbation et responsables ²	Organismes consultatifs
	construction et l'efficacité des stratégies de surveillance environnementale et des mesures d'atténuation, à l'égard des modalités du CEE et des autres permis, approbations et autorisations réglementaires qui peuvent s'appliquer.				
4.4	Un programme de surveillance archéologique sera mis en application si des activités de fouille surviennent à proximité de Chilukthan Slough (à l'ouest de 46A Street). Si des sites archéologiques sont découverts lors de la construction sur le site proposé, ces sites seront signalés au bureau de l'archéologie et des services de registre de la Colombie-Britannique et aux PNT et les travaux cesseraient, en attente de leur décision. Ces sites seraient par la suite évalués pour établir leur valeur significative et, au besoin, des mesures de protection seraient établies, la construction s'effectuant sous la supervision d'un archéologue.	Construction	APV, Entrepreneurs	MCS	MCS, PNT
4.5	Le propriétaire doit s'assurer que la surveillance du PGE lié à la construction, exposé à la 21.2.4 de la demande CEE et à la section 3 de ce tableau, incorpore tous les PGE élaborés pour l'étape de l'exploitation du projet et tel que détaillé dans les plans de surveillance respectifs des PGE indépendants.	Exploitation	APV, Exploitant du terminal	EAO	
Stratégie de gestion adaptée					
5	<i>Le propriétaire et le gouvernement du Canada, représentés par EC, ont entrepris des démarches pour conclure un accord¹⁵ en ce qui concerne la conformité aux modalités d'une stratégie de gestion adaptée à l'égard des habitats marins et fauniques inter-chaussées. Les propriétaires doivent s'assurer que cet accord et son plan de surveillance environnementale sont entièrement respectés.</i>	Construction, Exploitation	APV, Exploitant du terminal	EC	MPO, DRV, COD, PN
5.1	Le propriétaire doit s'assurer que tous les détails de l'Annexe B, daté du avril 2006, de l'accord sont respectés et il doit animer les réunions nécessaires afin de s'assurer que toutes les parties de l'accord, tel que précisé dans l'accord et son Annexe B, se conforment à l'intention de l'accord et de ses modifications, au besoin.				
5.2	Le propriétaire s'engage à participer au programme de gérance environnementale de Roberts Bank.				
Consultation avec le public et les Premières nations					

¹⁵ L'instrument juridique est en cours de négociation entre les parties. Les documents clés qui traitent des problèmes liés aux répercussions du projet se trouvent à l'Annexe B de l'accord, qui fournit les détails de l'AMS.

Réf	Objectif Engagements et assurances	Calendrier	Livré par	Organismes d'approbation et responsables ²	Organismes consultatifs
6	<i>Le propriétaire fera participer la communauté locale, les autres intervenants et les Premières nations dans le cadre d'un processus de consultation ouvert et interactif pendant la conception finale, la construction et tout au long de la première année d'exploitation. La consultation sera effectuée selon les politiques gouvernementales de la C.-B. incluses dans le règlement de la section 11 du CEE émis le 17 septembre 2004.</i>	Préparation des travaux, Construction, Exploitation hâtive.	APV	EAO, COD, PNT	Agence, PN
6.1	Le propriétaire doit réaliser des séances d'information et des journées d'accueil destinées au public et aux Premières nations, au moins deux fois par année, afin de fournir des renseignements à l'égard de la progression de la conception, de la construction, des échéanciers et des jalons imminents.				
6.2	Le propriétaire doit continuer à mettre à jour et à mettre à la disposition du public les instruments d'information aux médias, dans le cadre de son engagement relatif à l'information publique.				
6.3	Le propriétaire mettra en application un mécanisme de suivi et de réponse en cas de plainte, convenu par l'EAO avant de commencer la construction, à l'égard de l'étape de la construction du projet. Le propriétaire doit s'engager à organiser un comité de liaison avec la communauté (CLC), y compris un représentant COD, pour répondre aux préoccupations du public. Le propriétaire doit également continuer à assurer la liaison avec les Premières nations, de façon indépendante ou par le biais du CLC, pour répondre aux préoccupations pertinentes relatives aux répercussions du projet.			EAO	
6.4	Le propriétaire doit continuer à participer à des consultations avec les Premières nations énumérées dans le rapport d'évaluation ¹⁶ tout au long des étapes de la révision ultérieure et de la construction, notamment à des discussions relatives aux possibilités de développement économique, à l'emploi et aux possibilités de présentation culturelle que le projet génère. Plus particulièrement, une telle consultation doit se poursuivre avec les Premières nations qui ont informé l'EAO ou le propriétaire des répercussions néfastes du projet sur leurs droits autochtones revendiqués; une adaptation appropriée devra être effectuée afin de laisser apparaître de telles répercussions telles que discutées et décrites dans le rapport d'évaluation de l'EAO.	Pré-construction, Construction	APV	EAO, PN	
6.5	Avant le début de la construction, le propriétaire doit fournir à l'EAO un		APV	EAO	

¹⁶ L'instrument légal est sous la négociation entre les partis. Le document clé adressant les problèmes d'impact de projet est contenu dans le annexe B, fournissant des détails du SCA.

Réf	Objectif Engagements et assurances	Calendrier	Livré par	Organismes d'approbation et responsables ²	Organismes consultatifs
	rapport sur les résultats des discussions exprimées à la section 6.4. Le rapport doit également comprendre une discussion concernant tout problème relatif aux pêches autochtones tel que défini à la section 13 de ce tableau.				
6.6	Davantage d'engagements socioculturels sont inclus à la section 26 de ce tableau.				
Problèmes propres à la construction et à l'exploitation					
7	<i>Le propriétaire doit honorer les mesures d'atténuation et de compensation pour lesquelles il s'est engagé dans la section Trafic du tableau 20.1 de la demande – pages 663 et 664. D'autres engagements généraux sont énumérés ci-dessous et les engagements particuliers concernant les répercussions sur le secteur sont compris dans les sections particulières ci-dessous.</i>	Construction, Exploitation	APV, Exploitant du terminal, Entrepreneurs	MOT, COD, PNT, ALC	DRV, TransLink
7.1	<p>Les engagements particuliers concernant le trafic à réaliser en collaboration avec le MOT et la COD comprennent :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mettre en application les modifications à apporter à la signalisation au coin de l'Autoroute 17 et de Ladner Trunk Road, s'il y a lieu, et suivant l'approbation du MOT et de COD; • Agrandir les voies destinées aux VMO sur l'Autoroute 17; • Surveiller le bruit avant et après la construction adjacent aux améliorations de l'Autoroute 17, et au besoin, mettre en application les mesures de réduction du niveau sonore appropriées, assujetties aux résultats de la surveillance; • Agrandir le système de gestion de la congestion du tunnel Massey de l'Autoroute 99 sur l'Autoroute 17 dans le cadre des améliorations apportées à l'autoroute; • Enquêter sur les incidents liés à la sécurité avec le MOT qui ont été répertoriés par l'APV à l'angle de Deltaport Way et de 41B Street; • <p>Sous réserve de l'approbation de la COD de fermer le croisement de rail de la 57B Street, afin de fournir un accès alternatif pour le matériel agricole, tel que la voie de service proposée, adjacente à la voie ferrée de BC Rail, située entre 57B Street et 64th street. Le propriétaire doit travailler de pair avec la COD pour réaliser une conception préliminaire des améliorations à apporter à l'angle d'Arthur Drive et de 34B Avenue pour corriger les problèmes de ligne de visibilité actuels</p>				
7.2	Le propriétaire doit s'assurer que Transports Canada effectuera un examen	Construction,	APV	TC, COD, ALC	

Réf	Objectif Engagements et assurances	Calendrier	Livré par	Organismes d'approbation et responsables ²	Organismes consultatifs
	de la demande de mandat pour une passerelle au croisement de rail de la 80 th Street, dans le cadre de leur évaluation du couloir ferroviaire de Roberts Bank, et déterminera le financement approprié si une passerelle est requise.	Exploitation			
7.3	Le propriétaire doit mettre en application les modifications à apporter à la signalisation au coin de Ladner Trunk Road et de l'Autoroute 17 (notamment optimiser la synchronisation de la signalisation; déplacer les boucles magnétiques; et relocaliser les boucles magnétiques sud-nord et nord-sud).	Exploitation	APV	MOT, COD	
7.4	Le propriétaire doit travailler de pair avec le MOT pour modifier la <i>Loi sur les véhicules à moteur</i> et par conséquent, restreindre les véhicules commerciaux à la voie extérieure (en bordure) sur Autoroute 17.				
7.5	Le propriétaire doit mettre en application des changements géométriques aux rampes d'autoroute dans le quadrant sud-ouest du carrefour Ladner.				
7.6	Le propriétaire doit travailler avec BC Rail Port Sub Ltd. et les fournisseurs de service d'urgence de Delta afin de s'assurer que les protocoles d'accès d'urgence en place sont respectés à l'égard des passages à niveau particuliers, y compris l'accès à l'aéroport de Boundary Bay (36 th Ave., 72 nd St., 80 th St.), et 64 th St.			COD, ALC	
7.7	Le propriétaire doit participer de pair avec la COD et les autres intervenants à la préparation d'un plan de gestion des incidents concernant la gestion de la circulation et participer aux améliorations géométriques et structurelles pour composer avec la circulation de transit lors de la gestion d'un incident et des mesures d'intervention; ainsi que les mesures d'amélioration de la sécurité sur Deltaport Way associées aux incidents impliquant des camions dans le couloir.			MOT, COD	
7.8	Le propriétaire doit travailler de pair avec la COD afin d'effectuer une conception préliminaire des améliorations à apporter à l'angle d'Arthur Drive et de 34B Avenue pour corriger les problèmes de ligne de visibilité actuels.				
7.9	Le propriétaire doit continuer à travailler avec la COD, la ville de Surrey, la ville de Langley et le canton de Langley afin de réduire les répercussions sur la circulation.			Aspécifique	
7.10	Le propriétaire s'engage à travailler avec les autorités et les parties pertinentes afin d'optimiser le rendement, l'efficacité et la fiabilité des déplacements des camions porte-conteneur pour remédier à la congestion			Aspécifique	

Réf	Objectif Engagements et assurances	Calendrier	Livré par	Organismes d'approbation et responsables ²	Organismes consultatifs
	du trafic sur les routes locales.				
Géomorphologie côtière					
8	<i>Le propriétaire doit s'engager dans un programme de surveillance de la géomorphologie côtière à long terme, tel qu'exprimé dans l'AMS cité à la section 5 ci-dessus, et il doit se conformer au plan de compensation de l'habitat.</i>	Construction, Exploitation	APV, Exploitant du terminal	EC, MPO	COD, PN, MOE, NRCan
8.1	Le propriétaire doit s'assurer que la protection de la ligne de rivage (revêtement incliné en pierres) le long de la ligne de rivage nouvellement créée est conçue pour minimiser la réflexion et la propagation des vagues.				
8.2	Le propriétaire doit s'assurer que toutes les modifications apportées à la protection de la crête dans le nouveau bassin de remorqueur, au besoin, seront planifiées et réalisées afin d'atténuer les effets potentiels.				
Qualité de l'eau					
9	<i>Le propriétaire doit s'assurer que les travaux de construction et l'exploitation à l'égard du projet sont réalisés conformément aux exigences législatives et aux PGO, en portant une attention particulière aux pratiques de construction qui empêchent l'introduction de substances nuisibles, en vertu de la section 36(3) de la Loi fédérale sur les pêches, dans les eaux fréquentées par le poisson.</i>	Construction, Exploitation	APV, Entrepreneurs, Exploitant du terminal	EC	COD, PNT, MPO
9.1	Le propriétaire doit s'assurer que toutes les mesures jugées raisonnables sont prises afin d'empêcher le déversement dans le milieu marin de substances qui sont néfastes pour le poisson, l'habitat du poisson ou l'usage que l'homme fait du poisson aux chantiers de construction en tout temps pendant le dragage, le remplissage et la construction des structures de soutien du terminal et des infrastructures ou à tout autre chantier de construction à proximité des poissons et de l'habitat aquatique. Une attention particulière doit être portée aux déversements de sédiments en suspension, aux déchets de construction, à la manipulation du béton non apprêté et aux autres substances néfastes.				
9.2	Le propriétaire doit également s'engager à respecter les mesures suivantes pendant la construction : <ul style="list-style-type: none"> • Mettre sur pied des murs de rétention relativement aux opérations de dragage et de décharge contrôlée du terminal pour contenir les matières et empêcher les déversements dans les zones riveraines avoisinantes. • Les déblais de dragage seront pompés dans la zone de confinement du terminal où les matières solides se déposent. 				

Réf	Objectif Engagements et assurances	Calendrier	Livré par	Organismes d'approbation et responsables ²	Organismes consultatifs
	<ul style="list-style-type: none"> L'eau de décantation et les matières de limon en suspension seront entièrement contenues pendant le processus de décharge et elles seront pompées de nouveau à l'aide d'une canalisation immergée vers les sites d'immersion approuvés par EC. Se conformer aux lignes directrices de dragage du MPO à l'égard de la protection des ressources marines sensibles aux niveaux des solides totaux en suspension (STS) à Roberts Bank. Mettre en application un plan de surveillance de la qualité de l'eau de mer cité comme source de référence à la section 2.10 de ce tableau. 				
Qualité des sédiments					
10	<i>Le propriétaire doit s'assurer que les travaux de construction et l'exploitation à l'égard du projet sont réalisés conformément aux exigences en matière de protection environnementale, aux PGE abordés ci-dessus et aux PGO pertinentes, et il doit s'engager à surveiller la qualité des sédiments tel qu'exprimé dans l'AMS cité à la section 5, ci-dessus</i>	Pré-construction, Construction, Exploitation	APV, Entrepreneurs	EC, MOE	COD, PNT
10.1	Le propriétaire doit satisfaire aux recommandations en matière de sédiment en suspension des « Recommandations pour la qualité des eaux au Canada en vue de la protection de la vie aquatique » et des « Recommandations pour la qualité de l'eau de la Colombie-Britannique ».				
10.2	L'eau pluviale du terminal DP3 à Deltaport sera dirigée à travers un déshuileur et des bassins collecteurs afin d'agir à titre de bassin de sédimentation pour recueillir les contaminants possibles avant de déverser l'eau pluviale dans l'océan.				

Réf	Objectif Engagements et assurances	Calendrier	Livré par	Organismes d'approbation et responsables ²	Organismes consultatifs
10.3	Le propriétaire doit déclasser et remplacer les huit points de déversement de l'eau pluviale en place, situés le long du périmètre nord de Deltaport, par de nouveaux points de déversement, situés à l'écart des zones intertidales afin d'évacuer le déversement dans l'eau plus profonde au bout de la nouvelle face du poste à quai.				
10.4	Le propriétaire doit munir les nouveaux points de déversement de vannes d'arrêt pour faire cesser l'écoulement à partir du projet advenant qu'un déversement appréciable ne survienne sur le terminal et ne pénètre dans le système d'eau pluviale.				
10.5	Les conditions relatives à l'immersion en mer sont comprises à la section 27 ci-dessous.				
Milieu marin					
11	<i>Le propriétaire a accepté d'élaborer un plan de compensation de l'habitat des poissons final qui satisfait aux objectifs de la politique du MPO en appui à une autorisation de la Loi sur les pêches concernant la construction du projet de création d'un troisième poste à quai à Deltaport Voir le Plan 1 PGE – le Plan de gestion environnementale de l'environnement marin pour les détails supplémentaires sur le que le plan de compensation de l'habitat final et surveillance</i>	Pré-construction, Construction, Exploitation	APV	MPO	PN, EC, MOE
11.1	Le propriétaire a convenu que le plan de compensation de l'habitat final du 12 mars 2006 révèle toutes les options en chantier et hors chantier énumérées dans le plan de compensation de l'habitat proposé (7 novembre 2005). Le propriétaire reconnaît que les habitats ciblés précisés dans le plan de compensation de l'habitat proposé (7 novembre 2005) peuvent changer au fur et à mesure que des renseignements et des plans plus détaillés sont élaborés pour satisfaire aux exigences d'une autorisation de la section 35(2) de la Loi sur les pêches.				
11.2	Dans le cadre du plan de compensation de l'habitat, le propriétaire s'engage à conclure un accord avec Canards Illimités Canada, le MPO, EC et de tels autres agences ou organismes qui peuvent être considérés comme étant appropriés afin de s'assurer que la compensation hors chantier est fournie de façon opportune et efficace. Cet accord engagera le propriétaire à fournir 1,5 millions de dollars en financement afin de s'assurer que le programme de compensation hors chantier est mené à bien.				
11.3	Le propriétaire s'engage à mettre en application les mesures suivantes afin de protéger l'habitat des poissons :				

Réf	Objectif Engagements et assurances	Calendrier	Livré par	Organismes d'approbation et responsables ²	Organismes consultatifs
	<ul style="list-style-type: none"> • Aucun dragage n'est permis dans l'eau d'une profondeur de moins de 5 m du niveau de réduction (NR) du 1er mars au 15 août afin de protéger le saumon juvénile sauf si la zone de travail est adéquatement isolée des eaux contenant du poisson à la satisfaction du MPO (directives du MPO); • Des rideaux de bulles d'air et des filtres à limon seront employés pour garder le saumon juvénile en dehors des travaux en cours dans l'eau d'une profondeur de moins de 5 m NR si la surveillance indique qu'ils sont présents. • Le propriétaire doit se conformer aux directives du MPO afin de minimiser la perturbation de l'habitat vasier subtidal ou la perte de crabe dormeur et de poissons adultes : <ul style="list-style-type: none"> • aucun dragage n'est permis dans l'eau d'une profondeur de moins de 5 m NR du 1er mars au 15 août afin de protéger le saumon juvénile, sauf si la zone de travail est adéquatement isolée des eaux contenant du poisson à la satisfaction du MPO; • du 15 octobre au 31 mars, il ne doit pas y avoir de travaux effectués qui causeraient une perturbation importante du fond océanique à l'extérieur de Roberts Bank, qui est situé dans des eaux d'une profondeur supérieure à cinq (5) mètres à marée basse chaque jour afin de protéger les crabes dormeurs femelles ovifères. • Surveiller au fil du temps afin d'établir si l'habitat de croissance des crabes commence à se rétablir le long de la ligne de la zone riveraine nouvellement créée. Si le rétablissement échoue, deux zones de croissance des crabes seront améliorées afin d'assurer de compenser entièrement; • Sonder la zone vasière subtidale à l'intérieur de la superficie au sol du projet immédiatement avant la construction. Déplacer tous les crabes dormeurs adultes trouvés dans un habitat adjacent convenable avant l'achèvement du muret de rétention; • Dans la mesure du possible, des efforts jugés raisonnables seront faits pour relocaliser les crabes dormeurs adultes à partir des zones intertidales avant le dragage. 				
11.4	Le propriétaire commet à un plan de surveillance approprié d'évaluer l'exécution des conceptions d'habitat de compensation et s'assurer qu'il n'y				

Réf	Objectif Engagements et assurances	Calendrier	Livré par	Organismes d'approbation et responsables ²	Organismes consultatifs
	a aucune perte nette dans la capacité de production de l'habitat du poisson. Si l'habitat de compensation ne satisfait pas aux attentes du MPO avant la fin de la période de suivi précisée à l'article 35(2) de l'autorisation de la <i>Loi sur les pêches</i> , d'autres travaux et suivis seront exigés pour s'assurer que les activités de l'habitat de compensation telles qu'elles ont été conçues ou si approprié, une compensation additionnelle de l'habitat est fournie.				
12	<i>Le propriétaire accepte que le trafic des porte-conteneurs additionnels en raison du projet puisse avoir des répercussions possibles sur les mammifères marins. Cette question est généralement abordée dans le PGE lié au milieu marin, compris dans la section 2.10 ci-dessus.</i>	Construction, Exploitation	APV	MPO	PN
12.1	Le propriétaire doit répertorier et surveiller les sources de bruit immergées. Si tout matériel de dragage, individuellement ou combiné à tout autre matériel nautique, dépasse 1 kHz et un groupe d'épaulards est aperçu à moins de 3,7 km du chantier du projet, il faut cesser toutes les opérations de dragage jusqu'à ce que les épaulards se déplacent à l'extérieur de la zone d'influence acoustique.	Construction			
12.2	Le propriétaire doit s'assurer que le matériel de densification (c.-à-d. tête de vibroflottation) est éteint pendant le déplacement du matériel de densification.	Construction			
12.3	Le propriétaire s'engage à préparer un rapport sur les groupes d'orques dans les environs du projet et à aborder les mesures d'évitement lorsque des groupes traversent les zones extracôtières de Roberts Bank. Ce travail devrait développer les propositions de compréhension en matière d'atténuation abordées à la section 5.3.5 de ce rapport d'évaluation (le seuil de déclenchement de 1 kHz).	Construction			
12.4	Le propriétaire doit travailler avec les pilotes de la C.-B. pour élaborer un programme de formation et de sensibilisation à propos des mammifères marins et faire en sorte que les pilotes de navires qui sont en transit à Roberts Bank changent de direction s'ils aperçoivent des mammifères marins lorsque la sécurité du navire n'est pas compromise.	Exploitation			
13	<i>Le propriétaire doit superviser et évaluer tout problème relatif aux pêches autochtones ou commerciales pendant le dragage et la construction du projet.</i>	Pré-construction, Construction	APV	EAO, MPO	PN
13.1	Le propriétaire et ses entrepreneurs doivent faire des efforts jugés raisonnables afin d'éviter la perturbation des pêches autochtones ou				

Réf	Objectif Engagements et assurances	Calendrier	Livré par	Organismes d'approbation et responsables ²	Organismes consultatifs
	commerciales.				
Gibier d'eau et oiseaux marins côtiers					
14	<i>Le propriétaire s'assurera du respect des mesures d'atténuation et de compensation applicables en ce qui a trait au gibier d'eau et aux oiseaux marins côtiers et s'engagera à effectuer une surveillance des oiseaux, comme il est indiqué dans la SGA mentionnée plus haut dans la section 5.</i>	Construction, Exploitation	APV, Entrepreneurs	EC	MOE
14.1	Le propriétaire s'assurera qu'il est conforme à la <i>Migratory Birds Convention Act (MBCA)</i> , à la <i>Loi sur les espèces en péril (LEP)</i> et au <i>Règlement sur les oiseaux migrateurs (ROM)</i> durant tout le cycle de vie du projet.			EC, MOE	
14.2	Bien que la construction du projet ne devrait pas avoir d'effet sur la colonie de cormorans pélagiques établie sur la structure de jetée de Westshore, le propriétaire s'engage à consulter les organismes gouvernementaux et non gouvernementaux afin d'établir, pour les cormorans pélagiques, des structures de perchoir et de repos dans la zone d'évaluation, loin des quais du port.				
14.3	Relocalisation du nid de balbuzard pêcheur en un endroit plus sûr. Le propriétaire collaborera avec les organismes de réglementation appropriés pour relocaliser le nid.				
14.4	Le propriétaire entreprendra les travaux de construction dans une zone sèche (hors route) durant les mois d'hiver afin d'éviter les effets nocifs aux espèces en période de couvaison et pour limiter les perturbations sensorielles de la faune. La section 2.8 présente un calendrier de la période de couvaison.				
14.5	Limiter la perturbation du fossé à la zone entre 57B Street et 64 th Street et empêcher la siltation des habitats aquatiques en érigeant des clôtures et des filtres à limon avant d'entreprendre la construction.				
Faune et végétation terrestres					
15	<i>Le propriétaire s'assurera que la construction terrestre du couloir ferroviaire hors route du projet est effectuée conformément aux prescriptions de la loi et aux MPG en portant particulièrement attention à la gestion des eaux pluviales sur les sites durant la phase de construction, l'excavation et l'élimination du remblai et des travaux de bétonnage. De plus, le propriétaire doit s'assurer de respecter le plan d'urbanisme de la municipalité en ce qui a trait aux effets des mesures d'atténuation sur la faune et la végétation terrestre le long du couloir ferroviaire. Pour ce faire, il peut avoir à obtenir les permis nécessaires de développement le long des cours d'eau, de dépôt ou d'enlèvement du sol ou d'autres matériau, ainsi qu'à faire faire une</i>	Pré-construction, Construction	APV, Entrepreneurs	MOE, EC	COD, PNT

Réf	Objectif Engagements et assurances	Calendrier	Livré par	Organismes d'approbation et responsables ²	Organismes consultatifs
	<i>évaluation environnementale de travaux précis dans certaines zones fragiles du point de vue environnemental ou autour de celles-ci.</i>				
15.1	Le propriétaire se conformera à toutes les conditions relatives aux permis, aux approbations et aux autorisations, ainsi qu'aux MPG en matière d'environnement.				
15.2	Le propriétaire se conformera ou aura dû se conformer au PGE de construction sur la gestion des eaux pluviales sur le site, pendant la construction, en ce qui a trait aux matériaux d'excavation et à l'élimination du remblais, des travaux de bétonnage et d'autres activités.				
15.3	Le propriétaire s'assurera que la végétation sera défrichée au minimum durant la phase de construction. Cette mesure permettrait de fournir une zone tampon d'habitat entre le bord de l'assiette des rails et les habitats adjacents (p. ex., les fossés).				
15.4	Le propriétaire devra utiliser une espèce d'herbe indigène pour restaurer la végétation dans les zones perturbées par les activités de construction. De cette façon, les espèces indigènes de la zone évaluée sont plus présentes, ce qui minimise le risque potentiel d'établissement des espèces non-indigènes.				
15.5	Le propriétaire minimisera les déplacements des personnes et de la machinerie dans les zones de végétation.				
15.6	Le propriétaire gèrera les interactions entre les employés et les entrepreneurs et la faune. Il stockera ou éliminera la nourriture, les déchets et les produits pétroliers de la façon appropriée afin de ne pas attirer les animaux vers les sites de construction.				
16	<i>Le propriétaire doit, par l'entremise de ses entrepreneurs, prendre toutes les mesures raisonnables nécessaires pour s'assurer que le paysage, la végétation, les buissons et les arbres sont protégés durant la construction du chemin de fer.</i>	Pré-construction, Construction	APV, Entrepreneurs	COD	EC, PNT
16.1	Le propriétaire s'engage à respecter les politiques du plan d'urbanisme de la COD en ce qui a trait aux zones fragiles sur le plan environnemental, particulièrement les sections 2.4.1 à 2.4.15 et 2.4.21 à 2.4.26.				
16.2	Le propriétaire doit s'assurer que le défrichage est entrepris sans contrevenir à la section 34 de la <i>Wildlife Act</i> de la Colombie-Britannique. Il incombe d'ailleurs au propriétaire de déterminer un calendrier approprié des activités de défrichage. Si le propriétaire nécessite de l'aide pour			MOE	

Réf	Objectif Engagements et assurances	Calendrier	Livré par	Organismes d'approbation et responsables ²	Organismes consultatifs
	déterminer les périodes appropriées au défrichage, il peut employer les services de professionnels qualifiés en environnement.				
16.3	Le propriétaire s'assurera qu'il est conforme à la <i>Migratory Birds Convention Act</i> (MBCA), à la <i>Loi sur les espèces en péril</i> (LEP) et au <i>Règlement sur les oiseaux migrateurs</i> (ROM) durant tout le cycle de vie du projet.				
16.4	Le propriétaire appuiera les programmes de bonne intendance de l'environnement appropriés afin d'installer des nichoirs artificiels d'effraie des clochers vers Brunswick Point, où ils seront moins vulnérables aux principales autoroutes.				
16.5	Le propriétaire participera à la planification de la gestion des effraies des clochers, soit par l'entremise d'une Barn Owl Management Team ou de son équivalent, mise en place pour le projet.				
16.6	Le propriétaire minimisera les effets sur les marais dans les estrans en appliquant les mesures d'atténuation suivantes : a) Lorsqu'il est possible de le faire, minimiser le nombre d'accès de construction traversant les marais dans les estrans et limiter les dommages causés dans les habitats riverains et b) Éviter le dragage et le remplissage des zones de marais.				
Qualité de l'air					
17	<i>Le chapitre 13.0 de la demande de CÉE, portant sur l'évaluation de la qualité de l'air,¹⁷ réfère aux objectifs de qualité de l'air ambiant. Le propriétaire assurera une amélioration continue de la qualité de l'air en appliquant les MPG appropriées et la technologie disponible afin de respecter des objectifs applicables de qualité de l'air ambiant.</i>	Construction, Exploitation	APV, Entrepreneurs, Exploitant du terminal	DRV	EC, COD, PNT, FHA, SC
17.1	Le propriétaire s'engage à collaborer avec le DRV, en consultation avec la COD, pour financer et établir une station de surveillance de la qualité de l'air dans la communauté locale afin de surveiller la qualité de l'air ambiant sur une base continue.				
17.2	Le propriétaire et l'exploitant du terminal doivent respecter les standards pancanadiens (SP), plus particulièrement l'annexe A de l'entente relative aux SP, durant les phases de construction et d'exploitation qui les force à appliquer les principes d'« amélioration continue » et de « protection des régions non polluées » (AC/PENP). À chaque occasion, le « Air Quality Management Plan, September 2005 » du DRV et tout changement				

¹⁷ L'APV a entrepris une révision du chapitre de la demande de CÉE portant sur la qualité de l'air, révision qui a été remise aux évaluateurs en décembre 2005.

Réf	Objectif Engagements et assurances	Calendrier	Livré par	Organismes d'approbation et responsables ²	Organismes consultatifs
	subséquent à ce document, ou tout objectif fédéral ou provincial en matière de qualité de l'air ambiant, selon les exigences les plus rigoureuses, doit servir de guide d'établissement des objectifs de qualité de l'air ambiant pour la zone du projet.				
17.3	Le propriétaire s'assurera que tous les entrepreneurs et l'exploitant du terminal construisent et opèrent le projet en accordant l'attention nécessaire aux effets nocifs sur la santé publique.				
18	<i>Le propriétaire doit s'engager à élaborer un programme de mesures d'atténuation des effets de la construction sur la qualité de l'air qui traite de tous les effets de la construction du projet sur la qualité de l'air ambiant dans la zone du projet.</i>	Construction	APV, Entrepreneurs, Exploitant du terminal	DRV	EC, COD, PNT, FHA
18.1	<p>Ce programme doit inclure le programme de construction marine (entrepris par le propriétaire) et le programme de construction du terminal (entrepris par l'exploitant du terminal), ainsi que d'autres améliorations pertinentes et propres au projet des routes et du chemin de fer hors site. Le programme de qualité de l'air de la construction inclura les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les documents de soumission incluront que l'équipement de construction hors route doit utiliser du diesel routier. • Tout l'équipement et les véhicules de construction qui en sont capables doivent utiliser un filtre à particules et d'autres modifications de modernisation (comme les dispositifs d'arrêt automatique des véhicules dont le moteur tourne au ralenti). • Les véhicules routiers couverts serviront à transporter les matériaux fins en vrac en partance ou à destination du site du projet. • Les sections pavées du chantier et des routes, sujettes à l'accumulation de poussière, seront mouillées et nettoyées régulièrement. • Afin de réduire davantage la poussière, une limite de vitesse sera établie sur le chantier. • Un programme continu de perfectionnement des employés inclura : <ul style="list-style-type: none"> • la réduction des émissions dues aux moteurs tournant au ralenti (incluant des dispositions visant l'installation de dispositifs de fermeture automatique des véhicules dont le moteur tourne au ralenti, s'il est possible de le faire), • L'utilisation de l'équipement à leur charge nominale maximum, 				

Réf	Objectif Engagements et assurances	Calendrier	Livré par	Organismes d'approbation et responsables ²	Organismes consultatifs
	<ul style="list-style-type: none"> Les procédures d'entretien de routine de l'équipement, Les options permettant de réduire les déplacements des employés (p. ex., le covoiturage, les navettes et d'autres moyens de transport non polluants), Une inspection visuelle quotidienne dans le but de repérer les problèmes potentiels de poussière et d'odeur et L'effet potentiel des émissions du système d'échappement de l'équipement, de la poussière et des odeurs. 				
19	<i>Le propriétaire s'engage à travailler rapidement à réduire les émissions des cargos porte-conteneurs accostant à Deltaport et doit s'assurer que l'exploitant du terminal s'y engage également.</i>	Exploitation	APV, Exploitant du terminal	EC; DRV	COD, PNT
19.1	Le propriétaire confirme sa volonté de poursuivre sa collaboration active avec les autres ports, l'industrie et les organismes de réglementation, ainsi que d'autres organismes pour inciter l'OMI à créer une « zone de contrôle des émissions de SO _x » (ZCÉOS) ¹⁸ pour la côte Ouest, où, d'ici 2009, les navires devront utiliser du mazout dont le contenu de soufre ne dépasse pas 1,9 %.				
19.2	Le propriétaire s'engage à évaluer un système de tarif portuaire différentiel dans le cadre duquel les navires moins polluants (produisant moins d'émissions) accostant au port de Vancouver doivent payer des frais moins élevés afin d'encourager une réduction des émissions atmosphériques dans les navires.				
19.3	Le propriétaire s'engage à effectuer une évaluation de la vitesse des navires approchant de Roberts Bank afin de déterminer les bienfaits potentiels d'une diminution de la vitesse dans le but de réduire les effets potentiels sur les mammifères marins et les émissions atmosphériques.				
19.4	Le propriétaire doit s'assurer que l'exploitant du terminal s'engage à inclure dans la conception et la construction du projet des prises d'alimentation à				

¹⁸ La Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) est la principale convention internationale de l'Organisation maritime internationale traitant de la prévention de la pollution de l'environnement marin par les navires, en raison de leur exploitation ou d'un accident. La limite d'émission de SO_x précisée dans l'annexe VI de MARPOL précise une limite globale de la teneur en soufre de 4,5 % de la masse du mazout utilisé dans les navires et établit des « zones de contrôle des émissions de SO_x » (ZCÉOS), où les navires doivent utiliser du mazout dont la teneur en soufre ne dépasse pas 1,5 % de la masse du carburant ou doivent mettre en place un système de nettoyage du carburant ou utiliser tout autre moyen technologique permettant de limiter les émissions de SO_x à ≤ 6 g/kWh (masse du SO₂). Cependant, le processus d'ÉE ne peut entraver les mesures prévues par les autres lois fédérales et internationales et les mesures visant à établir de nouvelles ZCÉOS.

Réf	Objectif Engagements et assurances	Calendrier	Livré par	Organismes d'approbation et responsables ²	Organismes consultatifs
	quai pour les navires. Le propriétaire doit également s'engager à compléter une étude de faisabilité d'installation de prises d'alimentation à quai dans les huit (8) mois suivant la réception de l'approbation de l'ÉE du projet. L'étude de faisabilité identifiera les navires accostant actuellement au port de Vancouver qui sont capables de prendre en charge une prise d'alimentation à quai, déterminera leurs exigences en matière d'alimentation et établira un calendrier, ainsi que des cibles de conversion potentielles.				
20	<i>Le propriétaire et l'exploitant du terminal déploieront tous les efforts raisonnables afin de réduire les émissions causées par l'exploitation du terminal et les camions porte-conteneur, telles qu'elles ont été décrites et déduites dans le chapitre sur la demande de décembre 2005.¹⁹</i>	Construction, Exploitation	APV, Entrepreneurs, Exploitant du terminal	EC; DRV	FHA, COD, PNT

¹⁹ Diffusé dans le site Web de l'EAO sur le projet le 2 décembre 2005.

Réf	Objectif Engagements et assurances	Calendrier	Livré par	Organismes d'approbation et responsables ²	Organismes consultatifs
20.1	Le propriétaire s'assurera que l'exploitant du terminal utilise du diesel à faible teneur en soufre dans son équipement de terminal hors route à compter du mois de septembre 2006.				
20.2	Le propriétaire s'assurera que l'exploitant du terminal utilise des catalyseurs d'oxydation dans tout l'équipement de terminal applicable de Deltaport.				
20.3	Le propriétaire s'assurera que l'exploitant du terminal termine les essais des grues sur roues (GR) hybrides à Vanterm et, si les essais sont concluants, que l'exploitant du terminal modernise les GR existantes de Deltaport.				
20.4	Le propriétaire ou son personnel de sécurité doit s'assurer que les camions qui ne font pas partie de la réserve continuent de fermer leur moteur au moment d'attendre en ligne lorsque les portes du terminal de Deltaport sont fermées (c.-à-d., actuellement, avant 7 h, de 12 h à 12 h 30 et après 16 h). Il faut poser des affiches le long de la route pour rappeler aux camionneurs les avantages environnementaux de fermer leur moteur pendant qu'ils attendent en ligne pendant de longues périodes.				
20.5	Le propriétaire et l'exploitant du terminal s'engagent à mettre entièrement en œuvre le système de camions porte-conteneur de réserve, qui peut inclure des heures d'exploitation du terminal plus longues, afin de réduire la congestion et les émissions des camions porte-conteneur arrivant à Deltaport.				
20.6	Le propriétaire s'engage à utiliser des mécanismes comme le système de délivrance de licences aux camions afin de mettre en œuvre des stratégies de réduction des émissions, comme promouvoir l'utilisation des camions plus récents et moins polluants, ainsi que l'utilisation des technologies de modernisation dans le cas des camions qui visitent fréquemment Deltaport.				
21	<i>Le propriétaire doit s'engager à collaborer avec les sociétés ferroviaires qui desservent le projet dans le but de réduire les émissions causées par l'exploitation des chemins de fer à Roberts Bank</i>	Exploitation	APV	TC	EC, DRV, PNT, EC
21.1	Le propriétaire s'engage à collaborer avec les sociétés de chemin de fer afin de mettre au point un programme de réduction des émissions causées par l'exploitation des chemins de fer. L'annexe 1 du présent tableau présente des éléments d'un tel programme de réduction.				
Bruit, poussière et vibrations					
22	<i>Le propriétaire doit s'assurer de fournir des instructions aux entrepreneurs durant les phases de pré-construction et de construction afin de minimiser</i>	Pré-construction, Construction	APV, Entrepreneurs	FHA, DRV, COD, FHA	HC, PNT, EC

Réf	Objectif Engagements et assurances	Calendrier	Livré par	Organismes d'approbation et responsables ²	Organismes consultatifs
	<i>les effets potentiels liés au bruit, à la poussière et aux vibrations. (Le propriétaire doit se conformer aux intentions du Règlement administratif sur le bruit numéro 1906, 1972 de la COD et au Règlement administratif sur le zonage, section 802 de Delta) afin d'éviter de perturber la communauté locale par des activités de construction 24 heures par jour, sept jours par semaine.</i>				
22.1	Le propriétaire s'assurera de se conformer au PGE et aux MPG de la construction et de l'exploitation, comme il est indiqué dans le tableau 20.1 de la demande de CÉE et repris dans le présent tableau.				
22.2	Le propriétaire inclura des MPG et des mesures d'atténuations indiquées dans le présent tableau dans la documentation du contrat des entrepreneurs en construction, y compris l'exigence en matière d'équipement peu polluant.				
23	<i>Le propriétaire s'assurera que tous les entrepreneurs et l'exploitant du terminal construisent et opèrent le projet en accordant l'attention nécessaire aux effets nocifs sur la santé publique.</i>	Construction, Exploitation	Propriétaire, entrepreneurs, exploitant du terminal	FHA	SC, COD, PNT
23.1	Le propriétaire s'engagera à organiser un comité de liaison communautaire, tel qu'il est expliqué à la section 6.3 du présent tableau, comportant un sous-comité sur les problèmes de bruit auquel participeront la APV, l'exploitant du terminal, la COD et les société des chemins de fer et qui étudiera particulièrement l'effet des bruits des chemins de fer et les inquiétudes du public, comme les sifflements, les manœuvres et la vitesse des trains. Le cadre de référence de ce comité sera élaboré par le propriétaire, puis accepté par les organismes réglementaires gouvernementaux, la PNT et la COD avant le début de la construction.				
23.2	Le propriétaire préparera un <i>plan de gestion des bruits de la construction</i> , contenant des mesures de gestion environnementales permettant d'évaluer et de minimiser le bruit causé par la construction du projet. Dans le cas de la construction du terminal, les mesures d'atténuation incluraient : <ul style="list-style-type: none"> • <i>Mesures antibruit visant la machinerie</i> – établissement avant la phase de construction d'un niveau sonore maximum permis pour chaque type de machinerie afin d'assurer que les entrepreneurs n'utilisent pas de machinerie excessivement bruyante; • <i>Conscientisation et formation</i> – Fournir de la formation aux 				

Réf	Objectif Engagements et assurances	Calendrier	Livré par	Organismes d'approbation et responsables ²	Organismes consultatifs
	travailleurs de la construction pour les conscientiser à propos du bruit créé par la construction et leur apprendre les méthodes de minimisation du bruit.				
23.3	Le propriétaire mettra en place une procédure de gestion, comme une ligne d'assistance en fonction 24 heures par jour, afin de traiter les plaintes de bruit excessif pouvant survenir durant la phase de construction. Chaque plainte fera l'objet d'une enquête et une mesure antibruit appropriée sera mise en place afin d'atténuer les occurrences subséquentes.				
23.4	Le propriétaire s'assurera que l'exploitant du terminal prépare un <i>Plan de gestion des bruits d'exploitation</i> , qui contient des mesures environnementales permettant d'évaluer et de minimiser les bruits générés par le projet. Ce plan serait inclus dans le PGE de l'exploitation du projet de création d'un troisième poste à quai à Deltaport. Dans le cas de l'exploitation du terminal, les mesures d'atténuation incluraient : <i>Alarmes de l'équipement</i> – Les nouveaux ponts-portiques navire-terre achetés seront munis d'« alarmes » normalement inaudibles sur la rive;				
23.5	Le propriétaire s'assurera que l'exploitant du terminal offre régulièrement de la formation de conscientisation aux opérateurs. Une formation de conscientisation sur les problèmes de bruit adéquate sera mise en place pour minimiser les bruits associés à l'exploitation du projet proposé.				
24	<i>Le propriétaire s'assurera que la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien du projet tenteront d'atténuer toute préoccupation en matière de santé publique que le projet pourrait soulever.</i>	Pré-construction, Construction, Exploitation, Entretien	APV	HC, FHA, COD, PNT	EAO
24.1	Le propriétaire s'assurera que les entrepreneurs en construction connaissent leur obligation de se conformer à toutes les normes et à tous les règlements applicables en ce qui a trait à la manipulation et l'utilisation de toute matière dangereuse pouvant servir dans le cadre de la construction (p. ex, béton non gâché).				
24.2	Il faut également respecter d'autres mesures de santé publique expliquées dans d'autres sections du présent tableau.				
Visuel et éclairage					
25	<i>Le propriétaire s'assurera que tous les entrepreneurs et l'exploitant du terminal construisent et opèrent le projet de façon à minimiser les effets nocifs en matière d'aspect visuel et d'éclairage.</i>	Construction, Exploitation	APV, Exploitant du terminal	Aucune	COD, PNT

Réf	Objectif Engagements et assurances	Calendrier	Livré par	Organismes d'approbation et responsables ²	Organismes consultatifs
25.1	Le propriétaire s'engagera à mettre en place un CLC, tel qu'il est présenté dans la section 6.3 du présent tableau, dont le cadre de référence inclura tout effet sur le plan de l'aspect visuel et de l'éclairage causant de l'inquiétude dans le public. Le propriétaire mettra sur pied une ligne d'assistance en fonction 24 heures par jour sur les problèmes visuels ou d'éclairage, permettant aux entrepreneurs et au personnel du terminal de déterminer exactement l'événement ou la mesure d'exploitation qui cause les effets négatifs auprès des communautés Tsawwassen, y compris la réserve de PNT.				
25.2	Le propriétaire doit s'assurer que le système d'éclairage de drague empêche la lumière d'atteindre l'extérieur de la zone de dragage de base.				
25.3	<p>Le propriétaire s'assurera que l'exploitant du terminal applique les mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • s'assurer qu'autant que possible, que l'équipement d'éclairage pointe vers le nord et vers l'ouest afin de réduire les effets de celui-ci sur les résidents, pour la plupart établis à l'est et au sud de l'installation portuaire de Roberts Bank. • mettre en place des écrans sur le système d'éclairage de construction. • utiliser des lampadaires éclairant vers le bas pour illuminer la jetée et le terminal à conteneurs. • utiliser exclusivement des sources d'éclairage moins intrusives, comme des lampadaires à l'halogénure métallisé, pour illuminer la nouvelle jetée et le nouveau terminal à conteneur. • réduire l'éclairage dans les périodes de faible activité à l'aide d'un système de contrôle d'éclairage. • Intégrer un système de fermeture automatique de l'éclairage lorsque les queues de chargement des nouveaux ponts-portiques navire-terre sont soulevées et demeurent immobiles pendant plus de 15 minutes. 				
25.4	Le propriétaire envisagera l'utilisation d'un système de montage de l'éclairage innovateur sur les ponts-portiques navire-terre afin de minimiser l'éclairage erratique durant le levage et l'abaissement de l'équipement. Le propriétaire envisagera les options de montage de l'éclairage sur les bras des ponts-portiques navire-terre afin de l'empêcher de pivoter lorsque les				

Réf	Objectif Engagements et assurances	Calendrier	Livré par	Organismes d'approbation et responsables ²	Organismes consultatifs
	queues de chargement montent et descendent.				
25.5	Le propriétaire envisagera de changer la couleur des ponts-portiques et, s'il est possible de le faire, la mise en place d'une bande tampon le long de la route de Roberts Bank.				
Problèmes socioéconomiques et sociocommunautaires et d'économie					
26	<i>Le propriétaire s'assurera de tenir compte de l'aspect socioéconomique accru du projet. Si le propriétaire transfère le CÉE à l'exploitant du terminal, il doit s'assurer de transférer tous les engagements pertinents, y compris, mais ne se limitant pas à, ceux indiqués dans le présent tableau.</i>	Pré-construction, Construction, Exploitation	APV, Exploitant du terminal	Aucune	DRV, COD, PNT, TransLink
26.1	Le propriétaire élaborera un plan de liaison communautaire afin de minimiser les effets liés à la construction. Le plan prévoira la diffusion adéquate d'avis et l'organisation d'une consultation avec le COD et la PNT. Ce plan de liaison communautaire inclura des occasions pour la communauté locale, le COD et la PNT de fournir des commentaires significatifs durant la phase de conception finale, la construction et la première année d'exploitation. Il entraînera également la mise en place d'un CLC, le plan et le CLC ayant été expliqués dans la section 6 du présent tableau.				
26.2	Le propriétaire s'assurera que l'équipe de mise en œuvre du projet ²⁰ conçoive, construise et exploite le projet en tenant compte des questions de transport et de trafic, de façon à minimiser et à atténuer les effets négatifs du projet à cet égard. Le propriétaire consultera le COD et la PNT pour régler les problèmes du projet liés aux questions de transport et de trafic.				
26.3	Le propriétaire s'assurera que l'équipe de mise en œuvre du projet conçoive, construise et exploite le projet en tenant compte des services d'urgence dont le projet a besoin. Le propriétaire collaborera avec la COD pour régler les problèmes au moment de finaliser la conception et l'infrastructure.				
26.4	Le propriétaire s'assurera que l'équipe de mise en œuvre du projet conçoive, construise et exploite le projet conformément aux règlements administratifs et aux codes applicables.				
26.5	Le propriétaire participera à l'évaluation de Transports Canada du couloir ferroviaire de Roberts Bank afin de repérer et de régler les problèmes				

²⁰ Composée d'au moins un représentant de l'APV, de l'exploitant du terminal et de quelques entrepreneurs sélectionnés pour la construction du projet.

Réf	Objectif Engagements et assurances	Calendrier	Livré par	Organismes d'approbation et responsables ²	Organismes consultatifs
	d'intersection de chemin de fer dans Delta, Surrey et Langley.				
26.6	Le propriétaire et l'exploitant du terminal déploieront tous les efforts raisonnables pour transporter par barges les matériaux de construction et les débris du projet afin de causer le moins de trafic routier supplémentaire possible.				
26.7	Le propriétaire surveillera les effets des activités de construction sur les services communautaires, comme le service d'incendie, le service de police et les services d'urgence durant la construction et s'engage à discuter avec la COD des niveaux appropriés d'accès d'urgence au projet.				
26.8	Le propriétaire et l'exploitant du terminal déploieront des efforts raisonnables pour se procurer des biens et des services et afin d'embaucher leurs travailleurs au sein de la communauté locale durant les phases de construction et d'exploitation du projet.				
26.9	Le propriétaire continuera de participer aux discussions avec le Gateway Program, la COD et les autres organismes à propos de la mise en place de solutions régionales aux problèmes potentiels liés aux routes et au trafic dans Delta.				
26.10	Le propriétaire mettra en place les mesures d'amélioration du trafic décrites dans la section 7.1.				
Accidents et pannes					
27	<i>Le propriétaire doit s'assurer de respecter tous les engagements visant à prévenir ou à minimiser les accidents et les pannes causés par le projet.</i>	Conception, Construction, Exploitation	APV, Entrepreneurs, Exploitant du terminal	TC, EC, COD	DRV
27.1	Le propriétaire s'assurera que le transport et le stockage des marchandises dangereuses soient effectués conformément à la <i>Loi sur le transport des matières dangereuses</i> (TMD) du gouvernement fédéral. Toutes les marchandises dangereuses transportées par bateau dans le port de Vancouver sont sujettes à l'obtention d'un permis émis par le capitaine du port.				
27.2	Le propriétaire doit respecter la Convention internationale de 1973 pour la Prévention de la pollution par les navires (MARPOL) et l'annexe V de la MARPOL.				
27.3	Le propriétaire s'assurera que les mesures suivantes, portant sur				

Réf	Objectif Engagements et assurances	Calendrier	Livré par	Organismes d'approbation et responsables ²	Organismes consultatifs
	<p>l'approvisionnement en carburant et les déversements, soient respectées par tous les entrepreneurs et l'exploitant du terminal :</p> <ul style="list-style-type: none"> • utiliser l'équipement d'approvisionnement en carburant et stocker les produits pétroliers (p. ex., le carburant, l'huile et les lubrifiants) par-dessus ou près de l'environnement marin d'une façon appropriée conformément à toutes les lignes directrices, les lois et les meilleures pratiques de gestion applicables. • disposer d'un plan d'urgence de prévention, de confinement et de nettoyage des déversements dans le cas des hydrocarbures (p. ex., le carburant, l'huile, le liquide hydraulique et les lubrifiants) et de tous les autres substances délétères utilisés dans le cadre du projet. • mettre en place le plan d'urgence de prévention, de confinement et de nettoyage des déversements avant le début des travaux du projet. • disposer sur place de matières de confinement et de nettoyage tout au long des travaux du projet. • faire évaluer le plan d'urgence de prévention, de confinement et de nettoyage des entrepreneurs par les organismes de réglementation avant le début des travaux. • se conformer à la procédure d'exploitation en matière de gestion et d'approvisionnement en carburant, qui fait partie du plan de gestion environnemental du terminal de Deltaport. • approvisionner en carburant les camions porte-conteneur routiers et les véhicules des employés hors site, loin du terminal de conteneurs de Deltaport, dans des installations d'approvisionnement en carburant approuvées. 				
27.4	<p>Le propriétaire s'assurera que l'entrepreneur a mis en place un <i>plan de gestion des déchets</i> afin de s'assurer que tous les déchets et les matières délétères générés par les activités de construction du projet sont contenus de façon appropriée dans la zone de travail, recueillis et éliminés de façon appropriée, conformément à toutes les lois, les lignes directrices et les meilleures pratiques de gestion applicables. À titre d'exigence appliquée au projet, le propriétaire exécutera des procédures de collecte et d'élimination des déchets à bord. Le propriétaire s'assurera que</p> <p>le PGE de gestion des déchets de l'exploitant du terminal soit mis à jour pour inclure le projet et utiliser les procédures environnementales établies de l'exploitant dans le cas des éléments utilisés au terminal.</p>				

Réf	Objectif Engagements et assurances	Calendrier	Livré par	Organismes d'approbation et responsables ²	Organismes consultatifs
27.5	<p>Le propriétaire et l'exploitant du terminal s'assureront que les entrepreneurs mettent en place, avant le début des travaux, un plan de santé et sécurité des travailleurs de chaque élément de travail de construction. Normalement, le plan de santé et de sécurité inclurait :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'emplacement du site et les principaux entrepreneurs; • les numéros des services d'urgence locaux et des principaux entrepreneurs; • une description et une carte des routes d'évacuation d'urgence; • une liste de l'équipement de protection nécessaire; • une liste des dangers du site et des mesures d'atténuation en vigueur; et • les sources potentielles de déchet et les méthodes d'élimination. • un résumé des procédures d'intervention d'urgence à suivre durant la phase de construction dans le cadre du plan de santé et de sécurité. 				
27.6	<p>Le propriétaire et l'exploitant du terminal appliqueront les mesures de conception suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • concevoir le système d'évacuation des eaux pluviales de façon à inclure une série de puisards, de fentes de drainage et de plaques d'égout ouvertes. • situer les collecteurs d'eaux pluviales de façon à éviter les zones d'utilisation de l'équipement et les chemins. • concevoir les structures de drainage pour qu'elles puissent prendre en charge le poids de l'équipement de manipulation des conteneurs. • donner au terminal à conteneurs une pente de moins de 1 % dans une direction parallèle aux chemins des GR. • concevoir le système de drainage avec une capacité de prise en charge d'une averse d'une ampleur telle qu'il ne s'en produit une qu'une fois par dix ans. • diriger les eaux pluviales loin du terminal DP3 en les faisant passer dans un séparateur d'huiles et un puisard afin de recueillir les contaminants potentiels avant de déverser l'eau dans l'océan. 				

Réf	Objectif Engagements et assurances	Calendrier	Livré par	Organismes d'approbation et responsables ²	Organismes consultatifs
	<ul style="list-style-type: none"> s'assurer que les huit exutoires d'eaux pluviales existants le long du périmètre de Deltaport seront mis hors service et remplacés par des nouveaux. s'assurer que les nouveaux exutoires seront munis de robinets d'arrêt afin de couper l'alimentation provenant du projet en cas de déversement dans le terminal. 				
27.7	Les risques d'échouement seront minimisés grâce au respect du <i>Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer</i> (COLREG). Le propriétaire respectera les exigences de la <i>Loi sur le TMD</i> et la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> .				
Élimination en mer					
28	<i>Selon l'information présente dans la demande de CÉE, il sera nécessaire d'éliminer en mer des déblais de dragage. Le propriétaire sera responsable d'obtenir toutes les approbations réglementaires nécessaires en vertu du Règlement sur l'immersion en mer (2001) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement</i> , 1999.	Pré-construction, Construction	APV, Entrepreneurs	EC	COD, PNT
28.1	Le propriétaire doit s'assurer que si le personnel du programme d'immersion en mer d'EC l'exige, les entrepreneurs ont sur place du personnel du programme d'immersion en mer au moment de l'échantillonnage de tout matériau devant être éliminé en mer; le propriétaire doit fournir le résultat des analyses chimiques au programme; le programme consultera ensuite le Comité consultatif régional sur l'immersion en mer et si les résultats sont acceptables, l'entrepreneur pourra demander un permis d'immersion en mer, comme le propriétaire lui indiquera.				
Engagements et assurances divers					
29	Le propriétaire s'engage à respecter ou, dans le cas d'un transfert des responsabilités à l'exploitant du terminal, s'assurer du respect, comme le stipule l'entente, de toutes les mesures d'atténuation proposées, pertinentes au projet, qui sont décrites dans la demande ou dans tout autre document rédigé par le propriétaire ou indiquées dans l' <i>annexe A</i> du présent rapport d'évaluation ou autrement indiquées dans le présent tableau.	Construction, Exploitation, Entretien	APV, Exploitant du terminal		Tous les organismes indiqués

Abréviations des organismes d'approbation et de conseil²¹

Agence	Agence canadienne d'évaluation environnementale	SC	Santé Canada
ALC	Agricultural Land Commission (Commission sur les terres agricoles)	MOE	Ministry of Environment (ministère de l'Environnement)
COD	Corporation of Delta	MOT	Ministry of Transportation (ministère des Transports de la Colombie-Britannique)
SCF	Service canadien de la faune	TransLink	Administration des transports du Vancouver métropolitain
MPO	Ministère des Pêches et des Océans	PNT	Première nation Tsawwassen
EAO	Environmental Assessment Office de la Colombie-Britannique	TC	Transports Canada
EC	Environnement Canada		
FHA	Fraser Health Authority		
DRV	District régional de Vancouver		
PN	Premières nations identifiées dans la section 1.4.1 de la PARTIE A		

²¹ Voir la note de bas de page no 2 de la page 1 du présent tableau

ANNEXE 1

Détails du plan de gestion environnementale (PGE) de la construction et de l'exploitation mentionné dans les sections 2 et 3 du présent TABLEAU.

Identification du PGE	Détails du PGE
PGE de la construction	
Plan de gestion environnementale de l'environnement marin	<p>Le <i>Plan de gestion environnementale de l'environnement marin</i> :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Résume les conditions de l'<i>autorisation en vertu de la Loi sur les pêches</i> relatives au projet, y compris les engagements portant sur la compensation de l'habitat; • Le propriétaire a consenti à développer un plan de compensation de l'habitat final qui rencontre les objectifs de politique de MPO à l'appui d'une autorisation de la <i>Loi sur les pêches</i>, pour la construction d'un troisième poste à quai à Deltaport, et commettra à un programme de surveillance l'exécution des conceptions d'habitat de compensation et assurer il y a « aucune perte nette » dans la capacité productive d'habitat de poisson. Si l'habitat de compensation ne fonctionne pas à la satisfaction de MPO, d'ici la fin de la période d'interception spécifiée dans la une autorisation du MPO en vertu de l'article 35(2) de la <i>Loi sur les pêches</i> travaux et surveillance supplémentaires seront exigées assurer les fonctions d'habitat de compensation comme conçu ou si appropriée, supplémentaire la compensation d'habitat est fournie. • Le Propriétaire a consenti que le plan de l'habitat de compensation finaux et l'autorisation d'habitat reflètent tout sur place et des options de site ont identifié dans le plan de l'habitat de compensation proposé (12 mars, 2006). Le propriétaire reconnaît que l'habitat cible spécifié dans le plan de l'habitat de compensation proposé (12 mars, 2006) peut changer comme l'information et les projets plus détaillés sont développés pour rencontrer les conditions une autorisation du MPO en vertu de l'article 35(2) de la <i>Loi sur les pêches</i>. Le propriétaire a accepté effectuera, à la satisfaction de la Direction des océans, de l'habitat et de la mise en valeur du MPO, un programme de surveillance permettant d'évaluer la forme et la fonction des habitats associés au projet et sa popularité en tant qu'habitat pour les poissons (programme de surveillance des habitats). Les composants de programme de surveillance décriront des conceptions expérimentaux et les fréquences de surveillance sont appropriés pour évaluer de productivité d'habitat. Les conditions de surveillance pour les projets de compensation proposés vont en toute probabilité étendre au delà de 5 années à 4-6 intervalles de mois. Le programme moniteur sera conçu pour vérifier que le projet a été appliqué comme conçu et approuvé et quantifier le changement net dans la productivité d'habitat pour assurer qu'un gain net est atteints. • Comme le plan partie de de l'habitat de compensation le propriétaire a accepté en partenariat avec la Fondation du saumon du Pacifique, Canards Illimités Canada, le MPO et EC assureront et développeront un minimum de 7,5 hectares d'habitat intertidal de faune aquatique et terrestre dans l'estuaire du fleuve Fraser. • Le propriétaire a accepté effectuera, à la satisfaction de la Direction des océans, de l'habitat et de la mise en valeur du MPO, un programme de surveillance permettant d'évaluer la forme et la fonction des habitats associés au projet et sa popularité en tant qu'habitat pour les poissons (programme de surveillance des habitats). Les composants de programme de surveillance décriront des conceptions expérimentaux et les fréquences de surveillance sont appropriés pour évaluer de productivité d'habitat. Les conditions de surveillance pour les projets de compensation proposés vont en toute probabilité étendre au delà de 5 années à 4-6 intervalles de mois. Le programme moniteur sera conçu pour vérifier que le projet a été appliqué comme conçu et approuvé et quantifier le changement net dans la productivité d'habitat pour assurer qu'un gain net est atteints.

	<ul style="list-style-type: none"> • Résume les lignes directrices et les MPG du MPO en matière de dragage afin de minimiser la perturbation de l'habitat, la perte de crabes dormeurs adultes ou la pêche de morue-lingue adulte et de ses dépôts d'œufs. <ul style="list-style-type: none"> ○ Aucun draguer est permis dans les eaux moins que –5 m du ZH profondément du 1 mars au 15 août pour la protection de saumon de juvénile à moins que le secteur de travaux est suffisamment isolé de poisson porter les eaux à la satisfaction de MPO ; et ○ Du 15 octobre au 31 mars il n'y aura pas de travail ont dirigé qui aurait pour résultat un dérangement significatif aux fonds marins de Banque de Roberts extérieure qui est située dans l'eau plus grande que –5 m CD profond à l'eau quotidiennement basse pour la protection de ovigerous adulte les crabes de Dungeness femelles. • Inclut tous les engagements suivants en matière de surveillance de la construction : <ul style="list-style-type: none"> ○ Après l'installation de la berme rocheuse dans la zone du terminal, mais avant le remblai de la zone intertidale dans la surface du terminal, il faut effectuer un relevé de la zone intertidale et relocaliser les crabes jeunes et adultes dans un endroit approprié adjacent, loin de la construction. ○ Si le projet subit des délais et que les activités de dragage (à une profondeur de plus de 5 m du zéro hydrographique (ZH)) doivent se prolonger dans la période entre le 15 octobre et le 31 mars, la « saison du crabe », il faut préparer un plan de dragage et le faire approuver par le MPO. Comme mesure d'atténuation potentielle, il faudrait effectuer un relevé de la zone infratidale de dragage et relocaliser dans un endroit approprié, loin du dragage, tout crabe adulte repéré dans la zone de construction. Toutes les activités de dragage seraient confinées à la zone de perturbation existante. ○ Si les activités de surveillance indiquent la présence de saumons alevins dans une zone de construction d'une profondeur inférieure à 5 mètres du ZH, il faut déployer un barrage à bulles d'air ou un filtre à limon afin de garder les poissons loin de la zone de construction ou d'isoler cette zone des poissons. • Résume les procédures et le calendrier de façon à ce que les activités de construction dans la zone intertidale aient lieu durant l'hiver, à moins que la zone de construction se trouve loin des eaux contenant des poissons. • L'inventaire du bruit sous-marin de tout le matériel proposé pour le projet sera préparé. Un programme de contrôle des bruits sous-marins sera mis en place pour mesurer l'audiofréquence de tout matériel marin de construction (matériel de dragage, matériel de vibroflottation, autre matériel marin de construction). Si les fréquences du matériel dépassent 0,5 kHz, et qu'un groupe d'orques est signalé à moins de 7.5 km du site du projet, le contrôleur environnemental est habilité à faire cesser le bruit générer par le matériel de construction jusqu'à ce que les orques de déplacent vers les limites extérieures de la zone d'influence acoustique. • Résume les exigences d'établissement d'une liste des bruits sous-marins de l'équipement suggéré pour réaliser. • Résume les procédures visant à assurer la désactivation de la tête de vibroflottaison durant son transport à un autre endroit afin de minimiser les perturbations sonores sous-marines. • Durant la phase de construction marine, le contrôleur environnemental soumettra des rapports sur les activités de construction et sur l'interaction avec le gibier d'eau et les oiseaux côtiers marins, comme il est indiqué dans la SGA mentionnée plus haut dans la section 5 et demandera l'application de mesures d'atténuation appropriées afin de minimiser les effets. • Toutes les eaux pluviales et les eaux de ruissellement associés à l'emplacement du projet doivent être recueillies et traitées au besoin afin d'empêcher le rejet, direct ou indirect, de sédiments, d'eau contenant des sédiments, d'eau turbide ou de substances délétères (c.-à-d., dangereuses pour les poissons) dans l'environnement. Cette exigence s'applique tant à la phase de construction qu'à la phase d'exploitation du projet. La gestion des eaux pluviales et des eaux de ruissellement doit se conformer à toutes les lois, lignes directrices et meilleures pratiques de gestion applicables.
PGE de l'exploitation	

<p>PGE de l'exploitation du terminal de TSI</p>	<p>Il faut mettre à jour les sous-éléments de planifications de TSI suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Séparateur huile-eau et puisard; • Gestion et vérification du système de traitement des effluents; • Zone de nettoyage de l'équipement, nettoyage à la vapeur et utilisation de détergents; • Fûts, seaux et autres contenants vides; • Déchets non dangereux sur le sol; • Utilisation de matières absorbantes; • Batteries; • Destructeurs d'ozone; • Filtres à l'huile usés; • Antigel usé; • Huile et produits pétroliers usés; • Solvants usés; • Gestion des sols contaminés; • Gestion du réservoir de surface; • Gestion du carburant et approvisionnement en carburant; • Livraison du pétrole, de l'huile et du lubrifiant; et • Orientation des entrepreneurs.
<p>Plan des mesures d'urgence (PMU)</p>	<p>Le PMU :</p> <ul style="list-style-type: none"> • assurerait l'obtention de l'équipement d'urgence approprié; • assurerait que le personnel comprend son rôle et ses responsabilités et reçoit la formation nécessaire; • permettrait l'application de procédures précises dans le cas d'un accident ou d'une urgence; • permettrait l'établissement d'une équipe d'application des mesures d'urgence; • assurerait que l'accident ou l'urgence soit gérée de façon systématique; • répondrait aux questions du public et des employés; • permettrait la fourniture des services essentiels durant une situation d'accident ou d'urgence sans accroître les risques; • établirait des procédures d'interaction avec les autres organismes et les voisins (BC Rail, COD, MOT) durant un accident ou une situation d'urgence; • définirait clairement les responsabilités de gestion des situations d'urgence et des accidents et énoncerait clairement une échelle des responsabilités dans toute l'entreprise; • permettrait de vérifier l'état de préparation en cas d'urgence par l'entremise d'exercices et de vérification des procédures d'urgence; • permettrait de surveiller et d'examiner le système afin de le mettre à jour et de l'améliorer; et • permettrait la mise en place d'un système de vérification indépendant.
<p>Autres programmes d'exploitation</p>	
<p>Programme de réduction des émissions causées par l'exploitation des chemins de fer</p>	<p>Ce programme illustre les faits suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bon nombre des locomotives utilisées à Deltaport sont assez âgées. Il s'agit en partie d'un problème d'amortissement aux fins de l'impôt et l'APV appuie un changement dans la loi de l'impôt qui permettrait à CP Rail et à CN Rail d'amortir leur équipement plus rapidement et ainsi leur permettre de le renouveler plus fréquemment. Le potentiel de réduction des émissions entraîné par le remplacement ou la révision des vieilles locomotives est très important. Comparativement aux locomotives construites avant l'an 2000, les locomotives

	<p>de transport de ligne construites ou révisées en 2005 émettent 50 % moins de particules, 47 % moins d'hydrocarbures et 28 % moins de NO_x (US EPA, 1997a). De même, les locomotives de manœuvre construites en 2005 émettent 56 % moins de particules, 50 % moins d'hydrocarbures et 20 % moins de NO_x que les locomotives de manœuvre construites avant l'an 2000. L'APV collaborera avec les sociétés de chemin de fer pour accélérer le remplacement des locomotives de transport de ligne desservant Roberts Bank.</p> <ul style="list-style-type: none">• Les locomotives au diesel peuvent réduire leurs émissions et leurs frais de carburant en coupant leur moteur durant les longues périodes d'attente. Certaines nouvelles locomotives sont équipées d'un dispositif coupant automatiquement le moteur lorsque la locomotive est à l'arrêt pendant une certaine période. CP Rail a installé ce système dans la région de Roberts Bank; le moteur est coupé aussitôt que le temps d'attente dépasse une certaine période et que la température est au-dessus de 6 °C. CN Rail a également muni sa flotte d'un dispositif semblable. L'APV collaborera avec les sociétés de chemin de fer pour réduire le temps que les locomotives tournent au ralenti sur la voie.• Les locomotives de manœuvre hybrides sont munies de moteurs de traction électriques sur les essieux qui sont alimentés par un grand groupe de batteries au plomb conçues spécialement à cet effet et qui sont rechargées par un petit générateur au diesel. Comparativement aux locomotives de manœuvre standard au diesel, le coût en capital d'une locomotive hybride est inférieur d'environ 30 %, cette locomotive consomme de 50 à 80 % moins de diesel; ses émissions de gaz à effet de serre sont proportionnellement réduites et ses émissions de NO_x sont également réduite de 80 à 90 %. L'APV collaborera avec les sociétés de chemin de fer afin de remplacer les locomotives de manœuvre au diesel existantes desservant la région de Roberts Bank par des locomotives au moteur moins polluant, comme des locomotives hybrides ou d'autres technologies semblables.
--	---