



PORT de
vancouver

Administration portuaire
Vancouver-Fraser

RAPPORT D'EXAMEN DU PROJET ET DE L'ENVIRONNEMENT

PER NO. 20-007

**TERRAINS DU PORT DE FRASER SURREY - AMELIORATION DES
TRANSPORTS**

Préparé pour : Directeur de l'examen des projets et de l'environnement

Table des matières

Table des matières.....	i
1 INTRODUCTION.....	1
2 DESCRIPTION DU PROJET.....	2
2.1 Travaux proposés.....	2
2.2 Méthodes de construction proposées.....	3
3 EXAMEN TECHNIQUE.....	3
3.1 Planification.....	3
3.1.1 Désignation de l'utilisation des sols.....	4
3.2 Ingénierie.....	4
3.3 Transport.....	4
3.4 Environnement.....	5
4 CONSULTATION DES PARTIES PRENANTES.....	5
4.1 Consultation des municipalités.....	5
4.2 Consultation des agences fédérales, provinciales et régionales.....	6
4.3 Consultation des locataires adjacents.....	7
4.4 Comité de liaison de la communauté portuaire - Activités de notification du delta.....	8
5 L'ENGAGEMENT PUBLIC.....	8
5.1 Synthèse de l'engagement public.....	9
6 CONSULTATION DES AUTOCHTONES.....	13
7 EXAMEN DES EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT.....	15
7.1 Portée de l'examen environnemental.....	15
7.2 Résumé des effets sur l'environnement et des mesures d'atténuation.....	16
8 CONCLUSION.....	23
ANNEXE A Plan de situation.....	24
ANNEXE B Liste des sources d'information.....	27

		PROJET DE L'AUTORITE PORTUAIRE DE VANCOUVER FRASER ET RAPPORT D'EXAMEN ENVIRONNEMENTAL
PER No :	20-007	
Locataire :	Autorité portuaire de Vancouver-Fraser	
Projet :	Terrains du port de Fraser Surrey - Amélioration des transports	
Localisation du projet	Timberland Road - Nord et Sud, Surrey BC (DP World - Fraser Surrey)	
Administration portuaire Vancouver-Fraser SID No :	SUR 360, 361 et 364	
Désignation de l'utilisation du sol :	Terminal portuaire	
Demandeur(s) :	Autorité portuaire de Vancouver-Fraser	
Adresse du demandeur :	999 Canada Place, Vancouver, BC V6C 3T4	
Catégorie d'examen :	C	
Recommandation :	Que le PER no 20-007 pour les terrains du port de Fraser Surrey - Amélioration des transports soit approuvé.	

1 INTRODUCTION

L'Autorité portuaire Vancouver-Fraser ("Autorité portuaire"), une autorité portuaire fédérale, gère des terrains relevant de la *Loi maritime du Canada*, qui lui confère des responsabilités en matière de protection de l'environnement. L'Autorité portuaire effectue donc des examens de projets et des examens environnementaux des travaux et des activités entrepris sur ces terres afin de s'assurer que les travaux et les activités ne risquent pas d'avoir des effets néfastes importants sur l'environnement. Ce rapport d'examen du projet et de l'environnement documente l'examen du projet et de l'environnement de l'Administration portuaire concernant le PER No. 20- 007 : Fraser Surrey Port Lands - Transportation Improvements (le "Projet") proposé par l'Administration portuaire Vancouver-Fraser (le "Demandeur").

Cet examen du projet et de l'environnement a été effectué pour répondre aux responsabilités de l'Autorité portuaire en vertu de la *Loi maritime du Canada* et pour satisfaire aux exigences de la Loi sur les *études d'impact*, le cas échéant. Le projet proposé n'est pas un " projet désigné " en vertu de la *Loi sur les études d'impact* et une étude d'impact telle que décrite dans la *Loi sur les études d'impact* n'est pas nécessaire. Cependant, l'autorisation de l'Autorité portuaire est nécessaire pour que le projet proposé puisse être mis en œuvre et, dans de telles circonstances, le cas échéant, la section 82 de la *loi sur les études d'impact* exige que les autorités fédérales s'assurent que les projets ne sont pas susceptibles d'avoir des effets négatifs importants sur l'environnement. Le projet et le processus d'examen environnemental sont conçus pour fournir cette assurance. En outre, l'Autorité portuaire prend en compte d'autres intérêts, impacts et mesures d'atténuation dans le cadre de l'examen du projet et de l'environnement.

L'examen du projet et de l'environnement a porté sur la demande ainsi que sur les études, évaluations et consultations réalisées ou commandées par le demandeur, ainsi que sur d'autres informations fournies par ce dernier. En outre, l'examen du projet et de l'environnement a pris en compte d'autres informations à la disposition de l'Autorité portuaire et d'autres consultations menées par l'Autorité portuaire. Une liste complète des sources d'information pertinentes pour l'examen est fournie à l'annexe B.

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

2 PROJET DESCRIPTION

Le demandeur propose de procéder à des aménagements routiers et ferroviaires dans la zone des Fraser Surrey Port Lands (FSPL) afin de réduire les embouteillages et les retards aux passages à niveau, et d'améliorer la circulation générale. Le site du projet est situé dans les FSPL, une zone industrielle où les activités se déroulent 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, le long de l'autoroute 17 à Tannery Road, à la frontière des municipalités de Surrey et de Delta. Le corridor routier actuel est une route industrielle en cul-de-sac qui comporte plusieurs passages à niveau et dessert plusieurs locataires et un nombre limité de propriétaires privés entre Tannery Road, au nord, et la zone de Gunderson Slough, au sud.

Le projet propose de résoudre les problèmes actuels de trafic portuaire rencontrés le long de la seule grande voie de circulation existante dans la zone FSPL (Robson Road - Timberland Road North Corridor), tout en anticipant les futurs changements d'utilisation des sols, en atténuant les impacts de l'augmentation des échanges commerciaux sur les communautés locales.

Le projet propose d'atteindre cet objectif en apportant diverses modifications et améliorations aux infrastructures ferroviaires et routières existantes dans la zone, telles que le réaligement et l'extension des routes existantes, ce qui permettrait de faire de Timberland Road South la principale voie d'accès à FSPL.

Le projet se compose de trois éléments principaux, qui sont décrits plus en détail dans la section 2.1 Travaux proposés. En bref, le projet propose un certain nombre d'améliorations et d'installations de passages à niveau à quatre passages à niveau appartenant à la VFPA et à deux passages à niveau appartenant à la Southern Railway of British Columbia, l'amélioration et l'extension de Timberland Road South, l'amélioration de l'intersection Timberland Wye, la remise en état de la chaussée et le marquage le long de Robson Road, ainsi que l'amélioration des services publics et du drainage dans l'ensemble de la zone du projet.

2.1 Proposition de Travaux

1. Amélioration et installation de passages à niveau, y compris :
 - Amélioration de six passages à niveau (cinq d'entre eux bénéficieront d'une amélioration de la conception des signaux et un recevra des modifications pour améliorer les lignes de visibilité).
 - Installation d'un nouveau passage à niveau sur les voies d'accès au chantier IDC
 - Suppression de deux passages à niveau le long de l'embranchement sur Timberland Road North
2. Remise en état et extension de Timberland Road South, amélioration de Timberland Wye, notamment
 - Réalignement du corridor Robson Road - Timberland Road pour utiliser la route Timberland Road South
 - Construction d'une extension de Timberland Road South (environ 840 mètres de long, 15 600 mètres carrés). Les travaux comprennent l'installation de barrières médianes, de bordures en béton, de clôtures, de barrières, d'atténuateurs de chocs, d'allées, de panneaux de signalisation, de marquages de chaussée et de remplissage de fossés.
 - le nivellement d'une zone précédemment occupée par le Chemin de fer Canadien Pacifique pour faciliter le drainage (environ 5 230 mètres carrés)
 - Remise en état de la chaussée le long de l'intersection existante entre Timberland Road South, Timberland Road North et Timberland Wye, y compris l'élargissement localisé de la route (environ 660 mètres de long, 8 450 mètres carrés).
 - Remplissage partiel du fossé à l'ouest de l'actuelle Timberland Road South pour créer une nouvelle voie en direction de l'ouest (environ 580 mètres de long, 3 050 mètres carrés).
 - Remplissage partiel du fossé à Timberland Road North pour permettre l'élargissement de la route (environ 30 mètres carrés).
 - Construction d'un cul-de-sac (fraisage et recouvrement), d'un portail et d'une voie d'accès à Timberland Road North afin de déconnecter la circulation générale et de restreindre l'accès du public au tronçon sud restant de Timberland Road North (environ 1 720 mètres carrés).
 - Installation de nouveaux services publics, y compris l'infrastructure des eaux pluviales le long de la nouvelle route Timberland Road South

- Amélioration du carrefour Timberland Wye en un carrefour à quatre branches avec de nouveaux feux de circulation pour améliorer la sécurité et optimiser les flux de circulation pour les nouveaux schémas de circulation résultant du réalignement du corridor Robson Road-Timberland Road.

- Construction d'une voie auxiliaire réservée aux camions (d'une longueur d'environ 300 mètres) et installation de deux nouveaux portiques de contrôle d'accès des véhicules (VACS).
 - Installation de nouveaux lampadaires le long de Timberland Road South
 - Installation et modernisation de l'infrastructure électrique et de sécurité, y compris le déplacement de caméras de télévision en circuit fermé
3. Remise en état de la chaussée et marquage le long de Robson Road, y compris :
- Remise en état de la chaussée (profil, fraisage et revêtement) le long de Robson Road, y compris un nouveau marquage de la chaussée (environ 1 320 m de long, 17 460 mètres carrés).
 - Installation de barrières médianes
 - Installation d'un nouveau bassin d'orage
 - Mise en place d'un nouveau revêtement à Gunderson Road pour élargir la route (environ 65 mètres carrés)
 - Regradage des accotements en gravier le long de Robson Road afin de favoriser le drainage (environ 2 740 mètres carrés).
 - Installation de nouveaux lampadaires le long de Robson Road
 - Installation d'une connexion par fibre optique à l'équipement existant du ministère des transports et de l'infrastructure de la C.-B.
 - Amélioration des services publics et du drainage.

2.2 Méthodes de construction proposées

La construction du projet devrait inclure des méthodes standard pour les routes et les passages à niveau, telles que l'enlèvement de la terre végétale et de la végétation existantes, le découpage à la scie de l'asphalte existant pour permettre l'élargissement de la route, l'excavation jusqu'au niveau requis pour l'installation des conduites et les fondations de l'éclairage public.

Les travaux proposés utiliseront des équipements tels que des excavateurs, des finisseurs, des compacteurs, des camions-grues et d'autres équipements et outils de construction généraux.

Le début des travaux est prévu pour le deuxième trimestre 2022, la construction se fera en trois phases et l'achèvement est prévu pour le quatrième trimestre 2023.

Les travaux seront généralement réalisés pendant les heures de travail normales de l'Autorité portuaire, de 7h00 à 20h00, du lundi au samedi, à l'exclusion des dimanches et des jours fériés. Cependant, à l'occasion, des activités physiques et de construction spécifiques liées au projet devront être réalisées en dehors des heures de travail normales de l'autorité portuaire, car elles auraient un impact significatif sur le trafic local si elles étaient menées pendant la journée, lorsque les volumes de trafic sont plus importants.

Il s'agit notamment de travaux tels que la construction de passages à niveau et l'installation de signaux et de feux d'intersection, qui peuvent être nécessaires du lundi au samedi entre 20 h et 7 h. Si ces activités sont nécessaires, le demandeur doit en informer l'Autorité portuaire et les locataires et parties prenantes concernés au moins 10 jours ouvrables avant le début de ces activités.

3 EXAMEN TECHNIQUE

L'autorité portuaire a examiné la demande et tient compte des considérations suivantes concernant le projet.

3.1 Planification

L'autorité portuaire a examiné la demande et a formulé les commentaires suivants sur l'utilisation des terres.

Le plan d'occupation des sols de l'Autorité portuaire Vancouver-Fraser comporte une politique spécifique qui s'applique aux infrastructures de transport. Cette politique exige que les nouvelles infrastructures soient conformes à toutes les réglementations et normes de transport applicables à l'autorité portuaire, tout en tenant compte des politiques, lignes directrices et conceptions applicables des autorités routières et ferroviaires. Les infrastructures de transport nouvelles et modernisées relevant de la compétence de l'Autorité portuaire doivent généralement répondre aux objectifs suivants :

- Soutenir les buts, les objectifs et les orientations politiques contenus dans le plan d'aménagement du territoire de l'Autorité portuaire Vancouver-Fraser.

Encourager le développement ordonné et efficace des terrains portuaires à long terme afin de soutenir les priorités commerciales du Canada.

- Garantir la capacité à long terme de gérer efficacement le trafic routier et ferroviaire lié au port.

Étant donné que le projet consiste en des améliorations routières et ferroviaires, et compte tenu de l'applicabilité de la politique en matière d'infrastructures de transport, la proposition répond aux exigences de planification de l'Autorité portuaire, sur la base des considérations principales de la désignation de l'utilisation des terres et des politiques actuelles en matière d'utilisation des terres.

3.1.1 Utilisation du sol Désignation

Les infrastructures de transport étant autorisées dans toutes les zones d'affectation des sols, les améliorations routières et ferroviaires proposées sont conformes à l'affectation des sols "Terminal portuaire" dans le plan d'affectation des sols de l'Autorité portuaire Vancouver-Fraser.

3.2 Ingénierie

Le projet proposé prévoit un certain nombre d'améliorations routières et ferroviaires dans la zone FSPL. L'Autorité portuaire a examiné la demande de PER et la portée de l'examen comprenait les composantes du projet liées à la conception. Le projet proposé a été conçu par des ingénieurs professionnels autorisés à exercer dans la province de la Colombie-Britannique et a été conçu conformément aux normes d'ingénierie applicables.

L'Autorité portuaire demande au demandeur de s'assurer que les engagements suivants sont respectés :

- En ce qui concerne les services souterrains et aériens existants à proximité des travaux proposés, localiser toutes les infrastructures existantes, fournir un dessin des données de relevé des infrastructures, faire preuve de prudence pour éviter d'endommager les infrastructures, enlever tous les services abandonnés et montrer la disposition finale des services sur les dessins d'enregistrement.
- Ces conditions sont reflétées dans les conditions n° 5, 16,

29 et 46 du permis.

La proposition répond aux exigences techniques de l'autorité portuaire, sous réserve du respect des conditions relatives au projet et à l'environnement énumérées dans le permis.

3.3 Transport

Le projet proposé prévoit d'apporter un certain nombre d'améliorations aux infrastructures routières et ferroviaires du réseau de transport à l'intérieur de la ZPSL.

La principale route de transit vers/depuis l'autoroute 17 vers/depuis les Fraser Surrey Port Lands sera transférée de Timberland Road North à Timberland Road South. Timberland Road South sera ensuite réalignée et les travaux associés à ce réalignement seront également entrepris. Avec l'introduction de Timberland Road South comme principale voie d'accès à FSPL et l'amélioration de l'intersection Timberland Wye, les usagers de la route pourront éviter les conflits avec les passages à niveau qui causent actuellement des problèmes de circulation dans la région.

La construction d'un cul-de-sac, d'un portail et d'une voie d'accès à l'extrémité du chemin Timberland Nord est également proposée afin de déconnecter la circulation générale et de restreindre l'accès du public au tronçon sud restant du chemin Timberland Nord. La fermeture de Timberland Road North au niveau du cul-de-sac permettra au terminal Fraser Surrey du DPW de se regrouper et évitera à la circulation interne du terminal de devoir traverser Timberland Road North.

Une voie auxiliaire réservée aux camions est proposée pour modifier les mouvements des camions porte-conteneurs entrants. Grâce à cette voie et à la mise en place de deux barrières de contrôle d'accès des véhicules (VACS) et d'un système de gestion électronique des files d'attente, les obstacles pour les autres usagers de la route devraient être éliminés. Cela permettra de gérer le trafic de camions entrant dans le terminal DPW Fraser Surrey et de rationaliser la voie de circulation.

Pendant la construction, le phasage du projet devra minimiser les impacts éventuels sur les activités des locataires existants. L'entrepreneur n'ayant pas encore été sélectionné, le plan de gestion du trafic de construction soumis dans le cadre de la demande de permis est un document provisoire qui n'a pas encore été finalisé. Les phases du projet sont conçues pour minimiser les impacts sur le flux de circulation le long du corridor routier existant, en maintenant un accès continu pour les locataires et les résidences privées (quelques-unes existent à Gunderson Slough). Le phasage maintiendra également les mesures de sécurité pour accommoder les opérations continues des locataires, y compris les opérations ferroviaires dans la zone.

L'autorité portuaire a examiné la demande et exige du demandeur qu'il soumette un plan de gestion du trafic et du stationnement pour la construction. Ceci est reflété dans la condition n° 20 du permis.

La proposition répond aux exigences des autorités portuaires en matière de transport, sous réserve du respect des conditions relatives au projet et à l'environnement énumérées dans le permis.

3.4 Environnement

L'examen environnemental du projet proposé est résumé à la section 7, Examen des effets sur l'environnement.

4 PARTIES PRENANTES CONSULTATION

Le projet proposé a été évalué comme ayant des impacts potentiels sur les parties prenantes et la communauté locale, et des activités de consultation ont été jugées nécessaires. Les sections suivantes décrivent les activités d'engagement des parties prenantes et du public entreprises par le demandeur et l'Autorité portuaire dans le cadre du projet et de l'examen environnemental.

4.1 Consultation municipale

L'Autorité portuaire a estimé que le projet proposé pouvait avoir des incidences sur les intérêts municipaux. Une lettre de renvoi a été envoyée aux municipalités suivantes le 4 juin 2021 pour les informer du projet proposé :

- Ville de Delta
- Ville de Surrey

La ville de Delta a répondu en demandant une réunion pour discuter du projet proposé. Une réunion a eu lieu le 5 juillet 2021 pour discuter d'un certain nombre de points avec la municipalité. La majorité des questions posées par la municipalité concernaient des considérations de planification plus larges de la zone des Fraser Surrey Port Lands en général, et non des préoccupations spécifiques liées au projet. En outre, la ville de Delta était préoccupée par les effets cumulés potentiels des projets adjacents sur l'accès des véhicules d'urgence, avec une référence spécifique au PER n° 17-108, qui était une demande de permis pour une nouvelle installation de potasse dans la région. Cette demande a été retirée fin 2021.

Le tableau ci-dessous résume les commentaires reçus de la ville de Delta et la façon dont ils ont été pris en compte dans le cadre du projet et de l'examen environnemental. Aucun commentaire n'a été reçu de la ville de Surrey.

Enjeu	Mesures d'atténuation et conditions d'autorisation	Raison d'être
-------	--	---------------

<p>Impact des activités de construction et du projet sur l'accès aux urgences. En outre, des préoccupations concernant des impacts plus spécifiques sur l'accès d'urgence une fois que les composantes du projet PER No. 17-108 seront construites ("Alaska Way Overpass").</p>	<p>Aucune condition ou mesure d'atténuation spécifique au projet n'est requise.</p>	<p>La ville de Delta a reconnu que le projet améliorera la circulation des véhicules d'urgence une fois sur le site du projet.</p> <p>Les préoccupations concernant l'accès à long terme des secours à la zone sont liées à une demande distincte qui a été retirée en 2021 et ne sont donc pas pertinentes pour le présent projet.</p> <p>L'autorité portuaire a confirmé à la ville de Delta que toute future infrastructure de transport ayant un impact sur l'accès aux urgences serait</p>
---	---	---

Enjeu	Mesures d'atténuation et conditions d'autorisation	Raison d'être
		discuté avec la ville dans le cadre de futures missions de planification.
Rôle des municipalités dans le processus d'examen des projets et de l'environnement.	Aucune n'est requise.	<p>L'autorité portuaire a confirmé à la ville que lors de l'examen du projet et de l'environnement, des lettres officielles sont envoyées aux municipalités susceptibles d'être affectées par le projet proposé. Ces lettres font partie d'un processus formel d'engagement des parties prenantes et les commentaires reçus au cours de ce processus, y compris ceux reçus lors de réunions comme celle demandée par Delta, sont pris en compte avant que l'autorité portuaire ne rende une décision d'autorisation.</p> <p>Delta a indiqué qu'il souhaitait d'autres possibilités d'engagement sur des projets et des questions d'intérêt général. Intérêt mutuel, ce qui a été noté.</p>

4.2 Agence fédérale, provinciale et régionale Consultation

L'Autorité portuaire a estimé que le projet proposé pouvait intéresser d'autres organismes de réglementation. Une lettre de renvoi a été envoyée aux agences suivantes le 4 juin 2021 pour les informer du projet proposé :

- Transports Canada
- Metro Vancouver
- Ministère des transports et de l'infrastructure de la Colombie-Britannique

Metro Vancouver a répondu par des commentaires et des questions concernant le projet proposé. Le requérant et Metro Vancouver se sont engagés directement et séparément sur les aspects de la conception détaillée du projet. Par conséquent, une grande partie des commentaires fournis par Metro Vancouver dans le cadre de l'engagement du projet et de l'examen environnemental étaient liés à ces discussions en cours. Par conséquent, seuls les commentaires pertinents reçus et la façon dont ils ont été pris en compte dans le cadre du projet et de l'examen environnemental sont résumés dans le tableau ci-dessous.

Enjeu	Mesures d'atténuation et conditions d'autorisation	Raison d'être
Fournir des détails sur l'impact sur les conduites d'eau appartenant à Metro Vancouver et indiquer si une route de transport ou un accès sera fourni ou amélioré, car actuellement la zone où se trouvent les conduites d'eau de Metro Vancouver mène à un cul-de-sac.	Aucune condition ou mesure d'atténuation n'est requise.	<p>D'après les études préliminaires réalisées à ce jour, on pense que toutes les conduites d'eau situées dans la zone du projet appartiennent à l'Autorité portuaire ou à la ville de Surrey.</p> <p>En règle générale, l'impact sur les services publics existants est faible, aucun déplacement ou accès important n'étant nécessaire. Lors de la prochaine phase de conception détaillée, tous les conflits liés aux services publics seront confirmés et l'équipe du projet travaillera avec les agences concernées pour résoudre les problèmes éventuels. les préoccupations en matière d'ingénierie.</p>

<p>Des détails supplémentaires sont demandés sur les passages à niveau proposés et leur emplacement, car il semble y avoir des travaux importants.</p>	<p>Une condition a été ajoutée, exigeant que le requérant contacte Metro Vancouver une fois que les détails de la conception seront connus.</p>	<p>À la suite des évaluations de la sécurité des passages à niveau sous contrôle fédéral, la conception des signaux ferroviaires au niveau du sol est en cours d'élaboration. pour améliorer les passages à niveau existants. La conception de la signalisation comprendra des feux clignotants</p>
--	---	---

	disponible pour les travaux effectués à moins de 30 mètres de leur infrastructure.	Systèmes d'avertissement par feux, cloches et barrières ou par feux clignotants et cloches à double tonalité et multifréquence. À l'heure actuelle, on ne s'attend pas à ce qu'il y ait des conflits entre l'infrastructure de distribution d'eau de Metro Vancouver et les installations électriques prévues pour les signaux ferroviaires proposés. Au cours de la phase de conception détaillée, les conceptions des signaux ferroviaires seront finalisées et l'équipe de projet travaillera avec les agences concernées pour résoudre tout problème d'ingénierie.
--	--	--

4.3 Consultation du locataire voisin

Le projet proposé a été évalué comme ayant des impacts potentiels sur les activités des locataires de l'Autorité portuaire adjacents. Une lettre de renvoi a été envoyée aux locataires suivants de l'Autorité portuaire le 4 juin 2021 pour les informer du projet proposé :

- DP World Canada
- Chemin de fer Canadien Pacifique
- Interfor Corp.
- Fraser Grain Terminal Ltd.
- Seaspan ULC
- Westran Intermodal Ltd.
- Mainland Construction Materials ULC
- 1212857 B.C. Ltd.
- 661010 B.C. Ltd.
- Brad Harris
- Data Audit Industries Inc.
- Donald Heron
- Elizabeth Teerink
- Foundex Explorations Ltd.
- Geco Marine Consulting Ltd.
- Glen Alstad
- Global Rigging & Transport Canada Corp.
- Groundworks Construction Ltd.
- James Vestad
- Leader Fishing Ltd.
- Ministère de Lighthouse Harbour
- Robert Rezansoff
- Société de gestion des débardeurs de New Westminster
- Nor-Del Custom Marine Ltd.
- R.D.M. Enterprises Ltd.
- Republic Services of British Columbia, Inc.
- Snowfall Fishing Co. Ltd.
- Southernstar Enterprises Inc.
- Stanley William Steer
- Stephen Ferguson
- Variety Marine Services Ltd.

DP World Canada a répondu en demandant de discuter du projet proposé et des impacts potentiels sur les plans

futurs de son terminal, en particulier les impacts sur la proposition d'une nouvelle installation de potasse sur son site, qui était (à l'époque)

a fait l'objet d'une demande de permis auprès de l'Autorité portuaire (PER No. 17-108). La demande de PER No. 17-108 a été retirée fin 2021, les préoccupations soulevées ne sont donc plus d'actualité.

Aucun autre commentaire de la part des locataires n'a été reçu.

Dans le cadre du processus d'engagement public, le demandeur a organisé une séance d'information publique en ligne le 8 juillet 2021. Les locataires de la zone ont été informés de cette séance par des lettres de notification du requérant. Les commentaires supplémentaires des locataires reçus lors de la séance d'information organisée par le requérant sont présentés dans la **section 5 : Engagement du public**.

4.4 Comité de liaison avec la communauté portuaire - Notification Delta Activités

Le projet proposé a été évalué comme présentant un intérêt potentiel pour le Port Community Liaison Committee - Delta (PCLC). Le demandeur a présenté le projet au PCLC le 11 juin 2021.

La PCLC a formulé des commentaires sur le projet proposé. Le tableau ci-dessous résume les commentaires reçus et la façon dont ils ont été pris en compte dans le cadre du projet et de l'examen environnemental.

Enjeu	Mesures d'atténuation et conditions d'autorisation	Raison d'être
Participation de l'assurance Corporation of British Columbia (ICBC) dans l'affaire conception	Aucune n'est requise.	Le demandeur a indiqué que les données de l'ICBC seront utilisées comme base de données pour l'évaluation des risques. dans le cadre de la phase de conception détaillée. Autres aspects de la sécurité les considérations comprennent l'amélioration de la communication avec le centre d'exploitation de l'autorité portuaire, et l'installation de caméras de vidéosurveillance.
Financement du projet	Aucune n'est requise.	Le projet est financé par le gouvernement du Canada par l'intermédiaire du Fonds national des corridors commerciaux et par l'autorité portuaire.
Utilisation potentielle de sites des terrains du port de Fraser Surrey par des locataires non portuaires	Aucune n'est requise.	La présence d'un locataire ou d'une utilisation non portuaire sur les terrains de l'autorité portuaire ne serait pas conforme au mandat de l'autorité portuaire en vertu de la Loi maritime du Canada. Le demandeur a indiqué que le projet vise à améliorer l'accès au transport dans la zone tout en tenant compte de l'intensité des utilisations, par exemple rail, terminal, route.

L'autorité portuaire a examiné le dossier de consultation et les documents connexes et estime que le projet a répondu de manière adéquate aux préoccupations soulevées lors de la consultation des parties prenantes.

5 PUBLIC ENGAGEMENT

Pour répondre aux exigences de l'article 86 de la *loi sur les études d'impact*, l'autorité portuaire a publié une description du projet et un avis de participation du public sur le Registre canadien des études d'impact afin de donner au public 30 jours calendaires pour commenter le projet et apporter des connaissances à la communauté.

La période de consultation s'est déroulée du 16 juin au 15 juillet 2021. Aucun commentaire n'a été reçu à l'issue de la période de consultation publique de 30 jours calendaires.

Outre la publication d'informations sur le projet sur le site Web du registre, l'Autorité portuaire a exigé du demandeur qu'il mène des activités d'engagement public avec une période d'engagement public de 25 jours ouvrables et qu'il organise une conférence de presse sur le projet.

session d'information publique en ligne. L'objectif de la participation du public dans le cadre de l'examen du permis est de solliciter son avis sur le projet proposé, les études techniques achevées et les mesures d'atténuation proposées pendant la construction et l'exploitation.

L'Autorité portuaire a examiné le dossier d'engagement public, y compris tous les commentaires reçus et la réponse du demandeur aux commentaires, afin de déterminer les exigences en matière d'atténuation et de prendre une décision sur le projet proposé.

5.1 Résumé de l'engagement du public

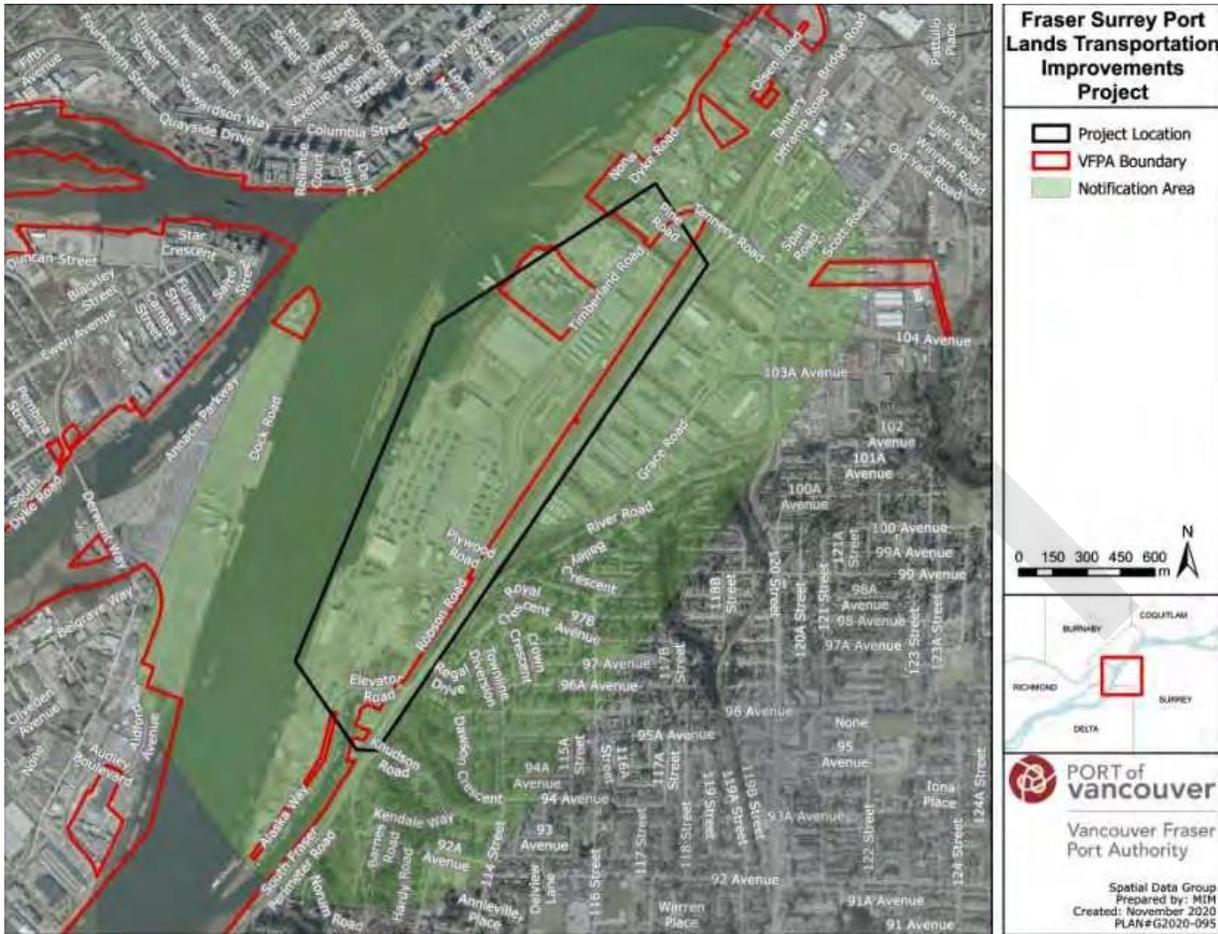
Une description du projet et des travaux proposés, ainsi que des documents à l'appui, ont été publiés sur le site Web de l'Autorité portuaire le 21 mai 2021 afin que le public puisse les examiner et les commenter. Le site Web comprenait également les détails de la séance d'information publique en ligne du demandeur, ainsi qu'un lien vers le site Web d'engagement du demandeur pour plus d'informations.

La période d'engagement du public menée par le demandeur s'est déroulée entre le 16 juin et le 21 juillet 2021. Le demandeur a entrepris les activités de notification et de participation suivantes :

- Page web dédiée au projet avec des informations sur le projet (portvancouver.com/frasersurreyupgrades)
- Page web d'engagement avec des opportunités d'engagement (portvancouver.com/frasersurreyengagement)
- Fiche d'information sur le projet avec des informations clés sur le projet
- Une adresse électronique (FraserSurrey@portvancouver.com), un numéro de téléphone (604.665.9004) et une adresse postale (100 The Pointe, 999 Canada Place, Vancouver) dédiés aux demandes de renseignements et aux soumissions.
- Questionnaire en ligne pour recueillir les commentaires du public
- Annonces payantes sur Facebook et LinkedIn entre le 14 juin et le 21 juillet 2021, deux posts sur Facebook et Twitter le 16 juin, et deux posts sur LinkedIn le 16 juin et le 6 juillet 2021.
- Lettres de notification aux propriétaires, aux entreprises et aux résidents de Surrey, le 15 juin 2021
- Deux annonces dans le Surrey Now-Leader et le North Delta Reporter le 17 juin 2021
- Lettre d'information électronique adressée à 19 abonnés le 7 juillet 2021
- Séance d'information publique en ligne le 8 juillet 2021, de 18h00 à 20h00, via Zoom
- Notifications par courriel les 15 et 20 juillet 2021 à 72 locataires et entreprises du Port de Vancouver

La lettre de notification envoyée le 15 juin 2021 contenait des informations sur le projet proposé, la période d'engagement du public et les possibilités de fournir des commentaires. La zone de notification, indiquée sur la carte suivante, comprenait 4 583 destinataires dans un rayon d'environ 700 mètres autour du site du projet.

Carte de la zone de distribution des lettres de notification



La séance d'information publique en ligne du 8 juillet 2021 a donné un aperçu de l'Autorité portuaire et de la stratégie Greater Vancouver Gateway 2030, de la portée du projet proposé, de son emplacement, de sa justification, de ses avantages, de son calendrier, de sa conception, de sa construction et de la gestion du trafic, ainsi que des prochaines étapes. Des représentants du projet étaient à la disposition du demandeur pour répondre aux questions. Des employés de l'Autorité portuaire appartenant à l'équipe chargée du projet et de l'examen environnemental ont également participé à la réunion.

Au cours de la période d'engagement du public, la participation du public a été la suivante :

- Sept (7) personnes ont assisté à la session d'information publique
- 43 personnes ont répondu au questionnaire en ligne
- Deux (2) commentaires par courrier électronique de la part du public, mais un seul dans le cadre du projet.

Les commentaires du public concernaient principalement les impacts sur le trafic pendant la construction, les impacts sur les propriétés, les impacts des activités ferroviaires, la sécurité des voies ferrées et des passages à niveau, l'accès du public, le processus d'engagement du public et les impacts sur l'environnement. Les connaissances de la communauté ont été fournies sur les déplacements des personnes qui travaillent et/ou accèdent à la zone, leurs priorités, les modes et les itinéraires de déplacement, ainsi que sur les considérations relatives à la conception finale et au plan de gestion de la construction et du trafic, aux passages à niveau et aux conditions d'arrêt du sifflement.

Le demandeur a fourni un résumé détaillé du processus d'engagement du public et de tous les commentaires reçus dans un résumé de l'engagement et un rapport d'examen, qui comprend les réponses formelles du demandeur aux commentaires reçus du public, par thème. L'Autorité portuaire a examiné le document et l'a jugé acceptable. Ce rapport a été publié sur les sites Internet de l'Autorité portuaire et du demandeur le 20 août 2021.

Le tableau ci-dessous résume les questions soulevées par le public et les locataires et entreprises du port de Vancouver qui ont participé au processus d'engagement public, et la manière dont elles ont été prises en compte par l'autorité portuaire dans le cadre du projet et de l'examen environnemental.

Enjeu	Mesures d'atténuation et conditions d'autorisation	Raison d'être
Incidences sur le trafic pendant la construction, y compris la réduction prévue des niveaux de trafic	<p>La condition n° 20 du permis exige que le demandeur soumette un plan de gestion du trafic et du stationnement pour la construction.</p> <p>La condition n° 18 du permis exige du demandeur qu'il élabore un plan de communication sur la construction qui décrit comment il s'engagera et communiquera avec le public et les parties prenantes à partir de la date de délivrance du permis jusqu'à l'achèvement de la construction.</p> <p>Le demandeur doit réaliser le projet conformément aux deux plans.</p> <p>Les conditions n° 17 et 19 exigent que le demandeur fournisse un projet de notification de construction et un panneau de construction, et qu'il achève la distribution et l'installation 10 jours ouvrables avant le début de la construction ou de toute activité physique.</p>	<p>Le demandeur a indiqué qu'il s'engageait à communiquer rapidement et fréquemment aux personnes concernées le plan de gestion du trafic et du stationnement pendant les travaux, y compris les mesures d'atténuation et les éventuelles modifications temporaires du trafic pendant les travaux. Des panneaux d'information dynamiques seront également installés. En ce qui concerne la réduction prévue des niveaux de trafic, le mémo d'analyse du trafic du requérant recommande des améliorations du réseau routier opérationnel afin d'augmenter la fiabilité des temps de parcours.</p>
Impacts sur les propriétés	<p>La condition n° 18 du permis exige du demandeur qu'il élabore un plan de communication sur la construction qui décrit comment il s'engagera et communiquera avec le public et les parties prenantes à partir de la date de délivrance du permis jusqu'à l'achèvement de la construction. Le demandeur doit réaliser le projet conformément au plan.</p> <p>Les conditions n° 17 et 19 exigent que le demandeur fournisse un projet de notification de construction et un panneau de construction, et qu'il achève la distribution et l'installation 10 jours ouvrables avant le début des travaux la construction ou toute autre activité physique.</p>	<p>Le demandeur a indiqué qu'il travaillerait avec les locataires concernés pour comprendre les exigences de la propriété, qu'il partagerait l'information de manière proactive et qu'il contacterait le personnel approprié des propriétés pour s'assurer que les employés et les clients sont informés des impacts potentiels sur la propriété. Le demandeur a indiqué que lorsque le projet passera à la phase de conception détaillée, davantage d'informations sur les impacts spécifiques et les mesures d'atténuation seront communiquées par le biais de la lettre d'information électronique du projet.</p>

Impacts des activités liées au rail	La condition n° 18 du permis exige du requérant qu'il élabore un plan de communication sur les travaux de construction décrivant la manière dont il s'engagera et communiquera avec le public à partir de la date de délivrance du permis jusqu'à l'achèvement des travaux de construction. Ce plan indiquera comment le demandeur partagera les informations sur les impacts des activités ferroviaires et sur le plan de gestion du trafic et du stationnement pendant la construction.	Le projet étant en phase de conception préliminaire et le plan de gestion du trafic et du stationnement n'ayant pas été finalisé, le demandeur a indiqué qu'il s'engageait à travailler directement avec les entreprises concernées pour s'assurer que les mesures d'atténuation sont mises en œuvre et à partager le plan de gestion du trafic et du stationnement une fois qu'il sera finalisé.
-------------------------------------	---	---

Enjeu	Mesures d'atténuation et conditions d'autorisation	Raison d'être
Sécurité des chemins de fer et des passages à niveau	Aucune n'est requise.	Le demandeur a indiqué que l'amélioration de la sécurité est une priorité essentielle du projet et qu'il travaillera directement avec la Southern Railway of British Columbia, en tant que partie prenante clé, pour améliorer les passages à niveau afin qu'ils soient conformes aux normes fédérales. Le projet comprend l'installation et la mise à niveau de l'infrastructure électrique et de sécurité, par exemple des caméras de télévision en circuit fermé, l'éclairage public.
Emplacement des portes du VACS et accès public	Aucune n'est requise.	Le requérant a souligné que de nouvelles barrières VACS seront installées sur Timberland Road South, au sud-est de l'intersection Timberland Wye. Le requérant a confirmé que l'accès public existant sera maintenu, qu'il y aura une voie de passage pour ceux qui se rendent à la FSPL et que celle-ci ne sera pas fermée. La route de l'Alaska restera une route publique.
Possibilités de fournir un retour d'information sur le projet	La condition n° 18 du permis exige du demandeur qu'il élabore un plan de communication sur la construction qui décrit comment il s'engagera et communiquera avec le public et les parties prenantes à partir de la date de délivrance du permis jusqu'à l'achèvement de la construction. Le demandeur doit réaliser le projet conformément à ce plan.	L'Autorité portuaire est satisfaite de l'approche du demandeur en matière d'engagement public au cours de l'examen de la demande. Le demandeur a indiqué qu'il s'engageait à poursuivre l'engagement proactif et le partage d'informations avec les personnes susceptibles d'être affectées par le projet.
Impacts sur l'environnement	La condition n° 34 impose au demandeur de réaliser le projet conformément au plan de gestion environnementale de la construction et à toute mise à jour ultérieure.	Dans le cadre du processus PER, un plan de gestion environnementale de la construction a été élaboré. Ce plan décrit comment le site sera géré pendant la construction de manière à ce que les travaux n'aient pas d'incidences négatives sur l'environnement et d'autres facteurs. les effets potentiels du projet et les mesures d'atténuation.

L'Autorité portuaire a examiné le dossier d'engagement public et, sous réserve que les mesures d'atténuation et les conditions décrites dans le tableau ci-dessus soient incluses dans le permis, elle estime que le projet a répondu de manière adéquate aux préoccupations soulevées lors de l'engagement public.

L'Autorité portuaire a estimé que le projet proposé pouvait avoir des incidences sur les intérêts communautaires dans la zone environnante pendant la construction et après son achèvement. Il s'agit notamment d'incidences potentielles telles que le bruit, le trafic et la poussière.

Par conséquent, le demandeur est tenu d'envoyer une notification de construction aux résidents, locataires et entreprises adjacents à Surrey, comme le montre la carte de la zone de distribution de la notification précédente. La zone de notification se trouve à environ 700 mètres du site du projet. La notification de construction doit être distribuée par le demandeur au moins 10 jours ouvrables avant le début des travaux. La notification de construction sera également publiée sur les sites Internet de l'Autorité portuaire et du demandeur.

Ces exigences sont énoncées dans les conditions n° 17 et 19 de l'autorisation du projet.

En outre, dans le cadre de l'accord de financement conclu entre le requérant et Transports Canada, le requérant est tenu d'installer un panneau d'annonce de financement fédéral 30 jours avant le début des travaux. Ce panneau servirait également à informer les locataires et tous les usagers du corridor de transport des travaux à venir.

6 CONSULTATION DES POPULATIONS AUTOCHTONES

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

Les meilleurs efforts ont été déployés pour consulter les groupes autochtones suivants sur le projet proposé :

- Tribus Cowichan
- Première nation de Halalt
- Première nation de Katzie
- Première nation de Kwantlen
- Première nation Kwikwetlem
- Première nation de Lyackson
- Bande indienne de Musqueam
- Tribu de Penelakut
- Première nation de Semiahmoo
- S'ólhTéméxw Stewardship Alliance, par l'intermédiaire du People of the River Referrals Office (PRRO)
- Première nation Stz'uminus
- Première nation Tsawwassen
- Nation Tsleil-Waututh
- Première nation Ts'uubaa-asatx (anciennement Première nation Lake Cowichan)

Les activités de consultation suivantes ont été menées :

- Envoi des lettres de présentation des projets
- Réunions de projet avec les groupes autochtones qui en ont fait la demande
- Accords de financement de la participation accordés aux groupes autochtones
- Le projet de demande de PER a été soumis aux groupes autochtones pour examen et commentaires.
- Le dossier de référence est fourni pour examen et comprend une lettre de consultation et un dossier de candidature avec annexes.
- Des mises à jour régulières du projet sont fournies par courrier électronique
- Invitation des groupes autochtones à participer au travail de terrain pour les études géotechniques et l'étude écologique
- Tableau des réponses fournies aux groupes indigènes qui ont formulé des commentaires sur le dossier d'orientation

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

Enjeu	Mesures d'atténuation et conditions d'autorisation	Raison d'être
Impacts du projet sur les ressources archéologiques	<p>Les conditions d'autorisation suivantes sont incluses pour répondre à cette préoccupation :</p> <p>Le demandeur doit veiller à ce qu'un contrôleur archéologique dûment qualifié soit présent sur le site du projet à tout moment pendant les activités de</p>	<p>Le demandeur devra suivre les recommandations formulées dans l'évaluation archéologique globale (AOA) réalisée pour le projet.</p> <p>Les conditions d'octroi du permis comprendront une surveillance archéologique pour toute perturbation du sol dans les zones 2 à 6, la possibilité pour les groupes indigènes</p>

	perturbation du sol avec le risque d'intrusion dans les sols situés en dessous	intéressés de surveiller toute perturbation du sol dans les zones 2 à 6.
--	--	--

Enjeu	Mesures d'atténuation et conditions d'autorisation	Raison d'être
	<p>Zone 1 (c'est-à-dire perturbation du sol dans les zones 2 à 6 telles qu'identifiées dans l'AOA).</p> <p>Le demandeur doit permettre aux groupes autochtones intéressés de surveiller le site du projet et d'y être présents à tout moment pendant les activités de perturbation du sol susceptibles de pénétrer dans les sols indigènes situés en dessous de la zone 1 (c'est-à-dire la perturbation du sol dans les zones 2 à 6 telles qu'elles sont identifiées dans l'AOA).</p> <p>Le demandeur doit soumettre une procédure de découverte archéologique fortuite pour le site du projet à la satisfaction de l'Autorité portuaire et/ou confirmer l'adoption de la procédure de découverte archéologique fortuite de l'Autorité portuaire Vancouver-Fraser. Le demandeur doit réaliser le projet conformément à cette procédure et à toute mise à jour ultérieure à la satisfaction de l'Autorité portuaire.</p>	<p>Les travaux perturbateurs dans les zones 2 à 6 et une procédure de découverte archéologique fortuite doivent être mis en place avant le début des travaux du projet.</p>
<p>Perturbation des oiseaux nicheurs par la construction du projet</p>	<p>La condition d'autorisation suivante est incluse pour répondre à cette préoccupation :</p> <p>S'il existe un risque d'affecter les oiseaux et/ou leurs nids actifs et leurs œufs, le demandeur doit effectuer des études de nidification. Pour tout nid identifié lors des études, un QEP doit confirmer que le nid n'est pas occupé par une espèce protégée à cette période de l'année en vertu de la législation applicable. Pour réduire le risque de dommages liés au projet, le demandeur doit éviter certaines activités physiques pendant la saison générale de reproduction des oiseaux, qui s'étend du 1er avril au 31 juillet, ou en dehors de cette période si des nids occupés sont présents.</p>	<p>Des études sur les oiseaux nicheurs seront réalisées avant le début des travaux.</p> <p>Si un nid actif est identifié, un plan de gestion des nids sera préparé par un professionnel de l'environnement qualifié (PEQ).</p>

<p>Demande d'éviter les travaux dans les cours d'eau</p>	<p>Aucun.</p>	<p>Une autorisation <i>en vertu de la Loi sur les pêches de Pêches et Océans Canada (MPO)</i> n'a pas été nécessaire pour ce projet. Les travaux dans tout plan d'eau seront effectués lorsque le plan d'eau est sec.</p>
--	---------------	---

Enjeu	Mesures d'atténuation et conditions d'autorisation	Raison d'être
Inclusion de contrôleurs indigènes pour tous les travaux dans les cours d'eau et dans l'eau.	<p>La condition d'autorisation suivante est incluse pour répondre à cette préoccupation :</p> <p>Le demandeur donnera la possibilité aux groupes autochtones intéressés de surveiller le site du projet et d'y être présents à tout moment pendant les travaux dans les cours d'eau et dans l'eau, si des travaux dans les cours d'eau et dans l'eau s'avèrent nécessaires pour le projet.</p>	Des contrôleurs indigènes seront nécessaires si des travaux dans une masse d'eau ne peuvent pas être effectués à sec.
		20-007

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

7 EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT REVIEW

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

Cette section du rapport d'examen du projet et de l'environnement résume l'examen des effets environnementaux réalisé pour le projet et présente la décision relative aux effets environnementaux. L'examen environnemental a également pris en compte les informations fournies dans les sections précédentes du présent rapport.

7.1 Portée de l'examen environnemental

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

La portée temporelle de l'examen comprend la construction et l'exploitation du projet.

L'examen environnemental a pris en compte les effets environnementaux et sociaux négatifs potentiels du projet sur 14 composantes environnementales (par exemple, les espèces à statut particulier, les espèces aquatiques et leur habitat, les intérêts récréatifs, etc. Ces composantes environnementales sont des aspects de l'environnement biophysique et socio-économique considérés comme ayant une importance écologique, économique, sociale, culturelle, archéologique ou historique.

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

7.2 Effets sur l'environnement et mesures d'atténuation Résumé

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

Composante environnementale	Effets indésirables potentiels ?		Aperçu des effets négatifs potentiels, des mesures d'atténuation et des effets négatifs résiduels	Effets négatifs résiduels significatifs ?	
	Oui	Non		Oui	Non
Qualité de l'air	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le fonctionnement des équipements pendant les travaux de construction peut avoir des effets néfastes sur la qualité de l'air. Le projet est entièrement situé dans une zone industrielle où circulent déjà des camions et des trains.</p> <p>Les meilleures pratiques de gestion visant à réduire les effets négatifs potentiels pendant la construction seront mises en œuvre comme indiqué dans le plan de gestion environnementale de la construction (CEMP). Il s'agit notamment de réduire la marche au ralenti dans la mesure du possible et lorsqu'elle n'est pas utilisée, de maintenir les équipements et les matériaux propres pour réduire les nuisances dues à la poussière et d'utiliser régulièrement une balayeuse en cas d'accumulation de poussière ou d'apparition de traces de passage.</p> <p>Aucune nouvelle activité n'aura lieu pendant l'exploitation.</p> <p>Avec la mise en place de mesures d'atténuation, les effets négatifs résiduels sur la qualité de l'air ne devraient pas être significatifs.</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Eclairage	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet est entièrement situé dans une zone industrielle fonctionnant 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. Les sources lumineuses liées au projet ne sont pas susceptibles d'avoir un impact sur les communautés adjacentes.</p> <p>Les nouveaux luminaires seront orientés vers le centre de la route et n'éclaireront que les zones prévues.</p> <p>Avec la mise en place de mesures d'atténuation, les effets résiduels dus à l'éclairage ne devraient pas être significatifs.</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

<p>Bruit</p>	<p>■</p>	<p>□</p>	<p>Les activités liées à la construction peuvent avoir des incidences négatives sur le bruit. Les mesures visant à réduire les impacts sonores potentiels sont décrites dans le CEMP et comprennent le maintien des silencieux et des équipements en bon état et la réduction de la marche au ralenti des équipements, le cas échéant.</p> <p>Aucune nouvelle activité n'aura lieu pendant l'exploitation. La principale source de bruit dans la zone du projet est la circulation sur la route périphérique de South Fraser, située entre la zone du projet et les résidences.</p> <p>Avec la mise en place de mesures d'atténuation, les effets négatifs résiduels du bruit lié au projet ne devraient pas être significatifs.</p>	<p>□</p>	<p>■</p>
---------------------	----------	----------	--	----------	----------

Composante environnementale	Effets indésirables potentiels ?		Aperçu des effets négatifs potentiels, des mesures d'atténuation et des effets négatifs résiduels	Résidu significatif Effets indésirables ?	
	Oui	Non		Oui	Non
Sols	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les activités de construction peuvent avoir des effets négatifs sur la qualité du sol. Le projet est entièrement situé dans une zone industrielle qui a déjà fait l'objet de perturbations et de remblais historiques.</p> <p>Des mesures d'atténuation visant à réduire le risque d'effets négatifs seront mises en œuvre comme indiqué dans le plan de gestion de l'environnement, y compris le confinement, la manipulation et l'élimination appropriés des sols potentiellement contaminés et la mise en œuvre d'un plan de prévention et d'intervention en cas de déversement avant le début des travaux.</p> <p>Avec la mise en place de mesures d'atténuation, les effets négatifs résiduels sur les sols ne devraient pas être significatifs.</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Sédiments	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les activités de construction telles que l'enlèvement de la végétation, le comblement des fossés, le déversement des eaux pluviales et les déversements accidentels peuvent avoir des effets néfastes sur la qualité des sédiments. Les mesures visant à réduire ces effets sont décrites dans le CEMP.</p> <p>Les mesures d'atténuation comprennent l'installation de clôtures anti-érosion, le contrôle visuel de la turbidité, l'assurance que les eaux de surface quittant la zone de construction respectent les normes décrites dans le CEMP et la mise en œuvre d'un plan de prévention et d'intervention en cas de déversement spécifique au site.</p> <p>Avec la mise en place de mesures d'atténuation, les effets négatifs résiduels sur les sédiments ne devraient pas être significatifs.</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Eaux souterraines	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les déversements pendant les travaux de construction peuvent avoir des effets néfastes sur les eaux souterraines.</p> <p>Les mesures d'atténuation décrites dans le CEMP seront mises en œuvre pendant la construction afin de réduire les effets négatifs sur les eaux souterraines. Un plan de prévention, de confinement et de nettoyage des déversements sera mis en œuvre avant les travaux.</p> <p>Avec la mise en place de mesures d'atténuation, les effets négatifs résiduels sur la qualité des eaux souterraines ne devraient pas être significatifs.</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Composante environnementale	Effets indésirables potentiels ?		Aperçu des effets négatifs potentiels, des mesures d'atténuation et des effets négatifs résiduels	Résidu significatif Effets indésirables ?	
	Oui	Non		Oui	Non
Eaux de surface et masses d'eau	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les activités de construction et d'exploitation peuvent avoir des effets négatifs sur la qualité des eaux de surface. Environ 3 050 mètres carrés d'un fossé à l'ouest de Timberland Road South et 30 mètres carrés d'un fossé à Timberland Road North seront partiellement comblés.</p> <p>Des mesures d'atténuation visant à réduire le risque d'effets néfastes seront mises en œuvre, comme indiqué dans le plan de gestion de l'environnement (CEMP). Ces mesures comprennent l'installation de clôtures anti-érosion pour empêcher la dispersion des limons et des fines dans les milieux aquatiques et la surveillance des plans d'eau qui se déversent dans le fleuve Fraser.</p> <p>Le projet entraînera une augmentation des surfaces imperméables et prévoit des améliorations des eaux pluviales, comme indiqué dans le plan de prévention de la pollution des eaux pluviales proposé. Ces améliorations permettront de gérer les eaux pluviales du site pendant l'exploitation afin de faire correspondre les débits avant et après le développement. La section 1 s'étend le long de Robson Road entre Elevator Road et le passage à niveau de la gare de triage IDC. La section 2 s'étend du passage à niveau de la cour de triage IDC jusqu'aux nouvelles barrières d'ACC, juste au sud de Timberland Road South. Le tronçon 3 s'étend des nouvelles barrières d'ACC, le long de Timberland Road South, jusqu'à la jonction Timberland Wye et le canal Manson.</p> <p>Il existe des bassins de rétention dans la section 1 et un nouveau bassin de rétention sera ajouté du côté est de Robson Road. Ces bouches d'égout sont considérées comme suffisantes pour capter les eaux de ruissellement de cette section. L'égout pluvial en aval ne sera pas amélioré dans le cadre de ce projet, car celui-ci n'augmentera pas le débit total par rapport aux conditions précédant l'aménagement de cette section.</p> <p>Les sections 2 et 3 recevront chacune de nouvelles bouches d'égout qui se déverseront dans un nouvel égout pluvial, ainsi qu'un stockage supplémentaire pour faire correspondre les débits avant et après le développement. Un regard de contrôle du débit et un séparateur huile-eau seront installés avant le raccordement au réseau de drainage existant dans la section 2, et à la sortie de l'égout pluvial de la section 3 avant le déversement dans le canal Manson.</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

			<p>Pendant l'exploitation, les systèmes de collecte et de traitement des eaux pluviales gèreront les eaux pluviales du site et un contrôle régulier de la qualité de l'eau des rejets d'eaux pluviales sera effectué.</p> <p>Avec la mise en place de mesures d'atténuation, les effets négatifs résiduels sur la qualité des eaux de surface et des masses d'eau ne devraient pas être significatifs.</p>		
--	--	--	--	--	--

Composante environnementale	Effets indésirables potentiels ?		Aperçu des effets négatifs potentiels, des mesures d'atténuation et des effets négatifs résiduels	Résidu significatif Effets indésirables ?	
	Oui	Non		Oui	Non
<p>Espèces/habitats à statut particulier</p> <p>Évalué en vertu de l'article 79 de la <i>loi sur les espèces en péril</i>, le cas échéant</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les activités de construction peuvent avoir des effets néfastes sur les espèces à statut particulier. Le projet est entièrement situé dans une zone industrielle avec une végétation minimale et des valeurs d'habitat faibles.</p> <p>Une étude documentaire a permis d'identifier trois espèces végétales inscrites sur la liste fédérale et historiquement observées dans la zone du projet : le lupin des rives, le bégaïement de l'île de Vancouver et l'hydrocotyle à deux aiguilles. Aucun individu de ces espèces végétales n'a été identifié lors d'une étude sur le terrain en avril 2021. L'habitat essentiel du lupin des rives a été désigné dans la zone du projet près de Elevator Road, mais on ne s'attend pas à ce qu'il soit affecté par le projet. Le projet est situé dans une zone proposée comme habitat essentiel pour l'effraie des clochers inscrite sur la liste fédérale. L'habitat d'alimentation essentiel proposé pour l'effraie des clochers comprend des fossés herbeux le long des routes et des voies ferrées existantes.</p> <p>Environ 3 300 mètres carrés de végétation riveraine et 1 750 mètres carrés de végétation terrestre peuvent être supprimés en raison de l'expansion des routes, de l'asphaltage, du remplissage des fossés, ou affectés par le défrichage et l'essouchement. Sur cette surface, environ 2 091 mètres carrés constituent un habitat d'alimentation potentiel pour l'effraie des clochers.</p> <p>D'autres oiseaux inscrits sur la liste fédérale et dont l'aire de répartition pourrait chevaucher le site du projet sont le grand héron et l'engoulevent d'Amérique.</p> <p>Des mesures d'atténuation visant à réduire le risque d'effets négatifs seront mises en œuvre, comme indiqué dans le plan de gestion de l'environnement. Il s'agit notamment d'effectuer des études préalables à la construction par un contrôleur environnemental pour repérer les caractéristiques environnementales sensibles liées aux espèces d'oiseaux, de faune et de flore en danger avant de défricher la végétation, de limiter le défrichage de la végétation à ce qui est nécessaire pour le projet, de ne pas enlever les nids d'oiseaux actifs ou inactifs rencontrés pendant les travaux, et de respecter le plan de protection des arbres.</p> <p>Environ 2 100 mètres carrés d'habitat seront améliorés par l'établissement de prairies ou d'une végétation similaire afin de remédier aux effets sur</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

			<p>l'habitat d'alimentation de l'effraie des clochers.</p> <p>Avec la mise en place de mesures d'atténuation, les effets négatifs résiduels sur les espèces/habitats à statut particulier ne devraient pas être significatifs.</p>		
--	--	--	--	--	--

Composante environnementale	Effets indésirables potentiels ?		Aperçu des effets négatifs potentiels, des mesures d'atténuation et des effets négatifs résiduels	Résidu significatif Effets indésirables ?	
	Oui	Non		Oui	Non
Ressources terrestres (végétation, faune, etc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les activités de construction peuvent avoir des effets négatifs sur les ressources terrestres.</p> <p>Environ 3 300 mètres carrés de végétation riveraine et 1 750 mètres carrés de végétation terrestre pourraient être enlevés en raison de l'expansion des routes, du pavage, du remplissage des fossés, ou affectés par le défrichage et l'essouchement. Deux nids de pygargue à tête blanche ont été observés lors d'une visite du site en avril 2021.</p> <p>Des mesures d'atténuation visant à réduire le risque d'effets négatifs seront mises en œuvre comme indiqué dans le plan de gestion de l'environnement. Il s'agit notamment de nettoyer les équipements des débris végétaux avant de pénétrer dans la zone du projet, d'effectuer des études préalables à la construction par un moniteur environnemental avant de défricher la végétation, de limiter le défrichage de la végétation à ce qui est nécessaire pour le projet, de surveiller les signes d'espèces envahissantes, de revégétaliser les sols exposés pour qu'ils se rapprochent le plus possible de leur état antérieur, de mettre en œuvre un plan de protection des arbres et, si la zone était précédemment recouverte de plantes envahissantes ou non indigènes, de la revégétaliser à l'aide de plantes indigènes. Un plan de replantation ou d'ensemencement avec des espèces indigènes sera mis en œuvre.</p> <p>Avec la mise en place de mesures d'atténuation, les effets négatifs résiduels sur les ressources terrestres ne devraient pas être significatifs.</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Zones humides	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet est entièrement situé sur un site industriel dépourvu de zones humides. Les habitats humides ne devraient pas être affectés par le projet.</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Composante environnementale	Effets indésirables potentiels ?		Aperçu des effets négatifs potentiels, des mesures d'atténuation et des effets négatifs résiduels	Résidu significatif Effets indésirables ?	
	Oui	Non		Oui	Non
Ressources aquatiques (plantes aquatiques, poissons et habitats des poissons, oiseaux d'eau, mammifères marins, etc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les activités liées au projet sont susceptibles de perturber les espèces aquatiques et l'habitat des poissons (par exemple, en raison de la turbidité induite et d'autres modifications de la qualité de l'eau, du déplacement et des déversements accidentels). Deux canaux poissonneux et un fossé en bordure de route chevauchent la zone du projet. Les deux fossés partiellement remblayés dans le cadre du projet sont considérés comme des cours d'eau de classe B par le système de classification des cours d'eau de la ville de Surrey. Les cours d'eau de classe B ont une valeur alimentaire et nutritive importante, mais il est peu probable que des poissons y soient présents à n'importe quel moment de l'année.</p> <p>Des mesures d'atténuation visant à réduire le risque d'effets négatifs seront mises en œuvre comme indiqué dans le plan de gestion de l'environnement. Ces mesures comprennent la présence d'un contrôleur environnemental sur le site pour toutes les activités sensibles du point de vue de l'environnement, l'installation de clôtures anti-érosion le long des limites de la zone de travail pour empêcher la dispersion des limons et des fines dans les milieux aquatiques, et le nivellement du site pour stabiliser les zones perturbées et les sols exposés dès que possible après la construction.</p> <p>Pendant l'exploitation, les systèmes de collecte et de traitement des eaux pluviales gèreront les eaux pluviales du site et un contrôle régulier de la qualité de l'eau des rejets d'eaux pluviales sera effectué.</p> <p>Avec la mise en place de mesures d'atténuation, les effets négatifs résiduels sur les ressources aquatiques ne devraient pas être significatifs.</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Santé et conditions socio-économiques	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Compte tenu de la très faible ampleur des effets résiduels sur l'air et le bruit, le projet ne devrait pas avoir d'effets négatifs sur la santé ou les conditions socio-économiques des populations, y compris des populations autochtones.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

<p>Ressources archéologiques, physiques et culturelles</p>	<p>■</p>	<p>□</p>	<p>Les activités de perturbation du sol susceptibles de pénétrer dans les sols situés en dessous de la zone 1, telles qu'identifiées dans l'AOA, peuvent avoir un impact sur des ressources archéologiques non identifiées.</p> <p>Les mesures d'atténuation comprennent la surveillance archéologique par un archéologue professionnel pour toute perturbation du sol dans les zones 2 à 6, la possibilité pour les groupes autochtones intéressés de surveiller tout travail de perturbation du sol dans les zones 2 à 6 et la mise en place d'une procédure de découverte archéologique fortuite avant le début des travaux du projet.</p> <p>Grâce à ces mesures d'atténuation, les effets négatifs résiduels sur les ressources archéologiques, physiques et culturelles ne devraient pas être significatifs.</p>	<p>□</p>	<p>■</p>
---	----------	----------	--	----------	----------

Composante environnementale	Effets indésirables potentiels ?		Aperçu des effets négatifs potentiels, des mesures d'atténuation et des effets négatifs résiduels	Résidu significatif Effets indésirables ?	
	Oui	Non		Oui	Non
Accidents et dysfonctionnements Évaluée conformément à la <i>loi maritime du Canada</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les fuites ou les déversements accidentels d'équipements peuvent avoir des effets néfastes sur les eaux de surface, les sols, les eaux souterraines et les sédiments. Des mesures d'atténuation seront mises en place pour réduire le risque d'effets négatifs liés au projet en raison d'accidents, en appliquant les mesures décrites dans le plan de gestion de l'environnement. Si des mesures d'atténuation sont mises en place, l'effet d'un accident ou d'un dysfonctionnement sur l'environnement, s'il devait se produire, ne devrait pas être significatif.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Des effets négatifs résiduels (c'est-à-dire des effets qui subsistent après la mise en place de mesures d'atténuation) ont été identifiés pour les composantes environnementales suivantes :

- Qualité de l'air
- Eclairage
- Bruit
- Sols
- Sédiments
- Eaux souterraines
- Eaux de surface et masses d'eau
- Espèces/habitats à statut particulier
- Ressources terrestres
- Ressources aquatiques
- Ressources archéologiques, physiques et culturelles
- Accidents et dysfonctionnements

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

- Faible ampleur en raison de l'emplacement du projet dans une zone industrielle existante avec des effets sur une petite zone de ressources terrestres, d'eaux de surface et de plans d'eau, et d'espèces/habitats à statut particulier, de la nature temporaire des activités de construction, de la mise en œuvre d'un plan de végétation comprenant des améliorations de l'habitat d'alimentation de l'effraie des clochers, et de la mise en œuvre d'un plan de prévention et de pollution des eaux pluviales pour gérer les eaux de ruissellement du site.
- L'étendue géographique est locale, car les effets seront limités au site du projet et à ses environs immédiats.
- La construction sera intermittente et temporaire pendant environ 34 mois. Il est peu probable qu'elle ait des effets permanents sur la qualité de l'air, l'éclairage, le bruit, les sols ou les eaux de surface une fois qu'elle sera terminée.
- Fréquence continue pendant la construction du projet
- Réversible parce que les effets négatifs résiduels du projet seraient réversibles à l'avenir, une fois le projet démantelé.

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

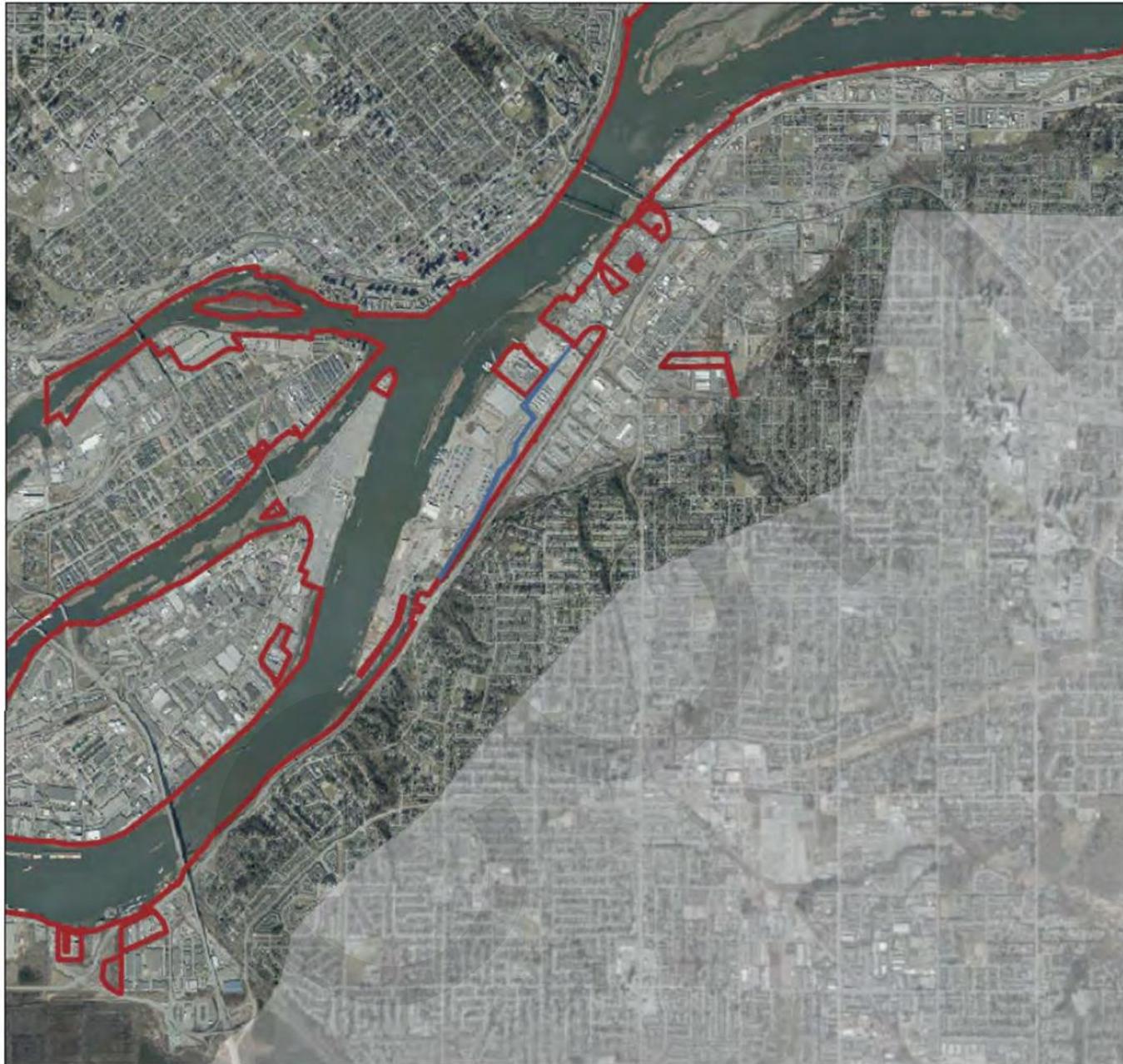
8 CONCLUSION

Le personnel recommande que cette demande soit approuvée sous réserve du respect des conditions relatives au projet et à l'environnement énumérées dans le permis de projet PER n° 20-007.

COPI

COPI

ANNEXE A
Plan de situation



PER #20-007
**Fraser Surrey Port Lands -
 Transportation
 Improvements**

Project Location
 VFPA Boundary

Vancouver Fraser Port Authority:
 This drawing has been reviewed by Vancouver Fraser Port Authority solely for the purpose of VFPA's issuance of a Project Permit. This Permit in no way denotes design, engineering, or structural approval or endorsement.

0 380 760 1,520 Meters

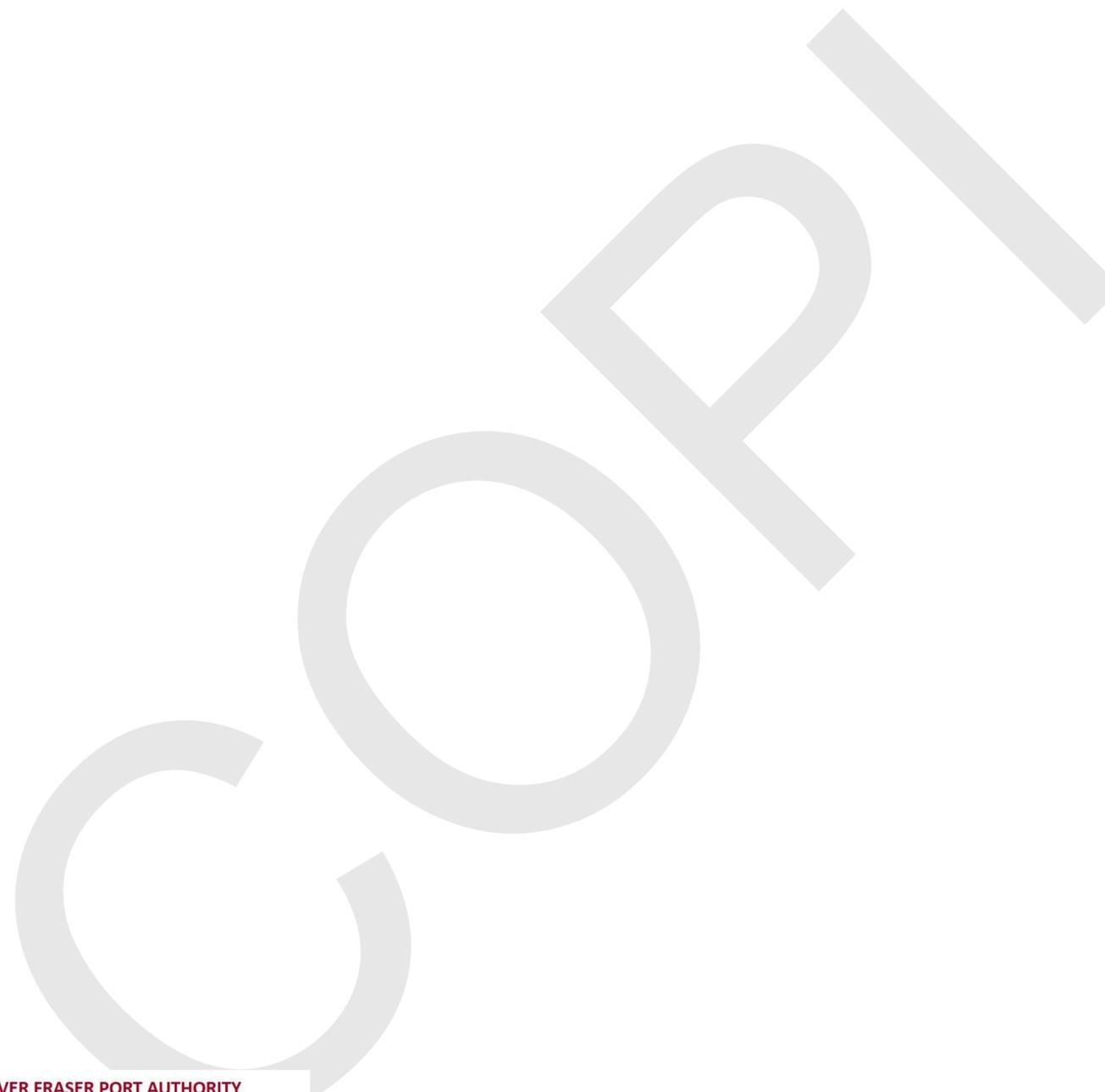
PORT of vancouver
 Vancouver Fraser Port Authority
 Date: May 21, 2021

ANNEXE B
Liste des sources d'information

L'autorité portuaire s'est appuyée sur les sources d'information suivantes pour l'examen du projet et de son environnement :

- Formulaire de demande et documents soumis par le demandeur entre le 22 février 2021 et le 30 mai 2022
- Toute la correspondance relative au projet du 22 février 2021 au 30 mai 2022
- Tous les plans et dessins étiquetés PER No.20-007-A à K

COPY



VANCOUVER FRASER PORT AUTHORITY

This drawing has been reviewed by the Vancouver Fraser Port Authority solely for the purpose of VFPA's issuance of a Project Permit. This permit in no way denotes design, engineering or structural approval or endorsement.

PLAN
D'ENSEMBLE
À L'ÉCHELLE
1:3000

LEGENDE DES ROUTES

- ROBSON ROAD / ELEVATOR RD (Y COMPRIS LE ROND-POINT AVEC GUNDERSON RD) MILL & OVERLAY
- ROBSON ROAD / ELEVATOR RD (Y COMPRIS LE ROND-POINT AVEC GUNDERSON RD) MILL & OVERLAY
- CHANTIER IDC CONSTRUCTION D'UNE NOUVELLE CHAUSSÉE
- WESTRAN ACCESS TO IDC YARD NEW PAVEMENT CONSTRUCTION
- TIMBERLAND RD S. & TIMBERLAND RD N. & WYE INTERSECTION PAVEMENT REHABILITATION
- TIMBERLAND RD S & TIMBERLAND RD N. & WYE INTERSECTION CONSTRUCTION DE NOUVELLES CHAUSSÉES
- BULB (TIMBERLAND N.) RÉHABILITATION DE LA CHAUSSÉE
- BULBE (TIMBERLAND N.) CONSTRUCTION DE NOUVELLES CHAUSSÉES
- REMISE EN ÉTAT DE LA SURFACE POUR L'ENLEVEMENT DES PASSAGES À NIVEAU (TIMBERLAND N.)
- REMISE EN ÉTAT DE LA SURFACE POUR L'ENLEVEMENT DES PASSAGES À NIVEAU (ROUTE DU DOCK)
- DALLE D'APPROCHE EN BÉTON
- BÉTON PROPOSÉ
- BARRIÈRE ROUTIÈRE EN BÉTON
- PROPOSITION DE CLÔTURE EN TUF
- BORDURE PROPOSÉE
- CANIVEAU PROPOSÉ
- TAMPON ROUTIER LICENCE/LIGNE DE SERVITUDE
- AXE DE LA ROUTE PROPOSÉE LE TRACÉ DU NIVEAU FINI (Y COMPRIS LE NIVELLEMENT DES FOSSÉS ET DES TALUS)
- FOND DU FOSSÉ EXISTANT (D'APRÈS L'ÉTUDE)
- ACCÈS À L'ALLÉE



DATE: 2022/05/04 - 10:21am
 PATH: \\corp02\wsp\IN\B_R_Projects\70120661-20M00759-VFPA-FSP-Transportation Improvements\4 Models and Drawings\41 Highway\04 WFP\01 CAD\Production\VC-001 Project Extents.dwg

Ref.No.	REFERENCE
2	VFPA PROJECT NO. 360-067
1	WSP PROJECT NO. 23M-00759-03

**NOT FOR
CONSTRUCTION**
May 13, 2022



No.	Date	REVISION	Dr'n	Ch'd
D	2022/05/13	ISSUED FOR 99% DESIGN	RC	MJ
C	2022/03/25	ISSUED FOR 90% DESIGN	RC	MJ
B	2021/11/15	ISSUED FOR 60% DESIGN	RC	MJ
A	2020/12/18	ISSUED FOR 30% DESIGN	K	VT

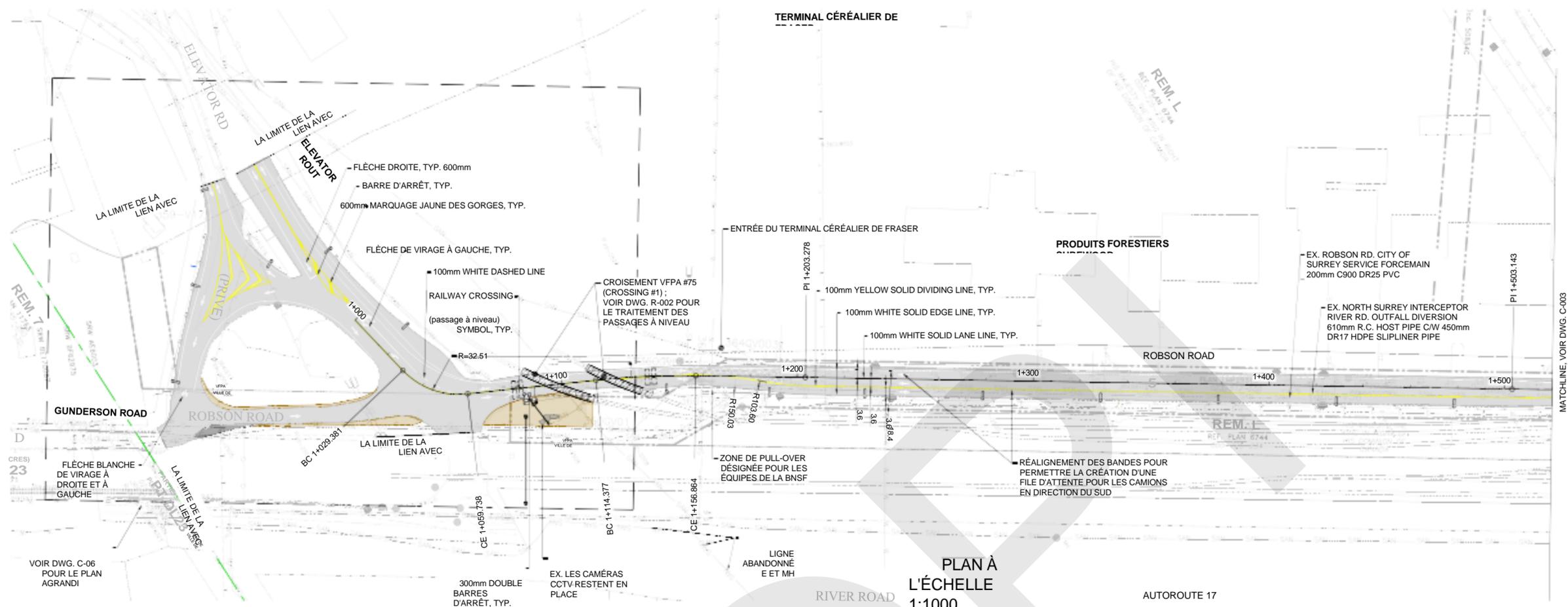
PORT of
VANCOUVER FRASER PORT AUTHORITY
 ENGINEERING DEPARTMENT

DESIGN BY	KLCHANG
DRAWN BY	LLOZADA
APPROVED	M.JACKSON
DATE	2022/05/13
SCALE	1:5000
PAV SITE	----

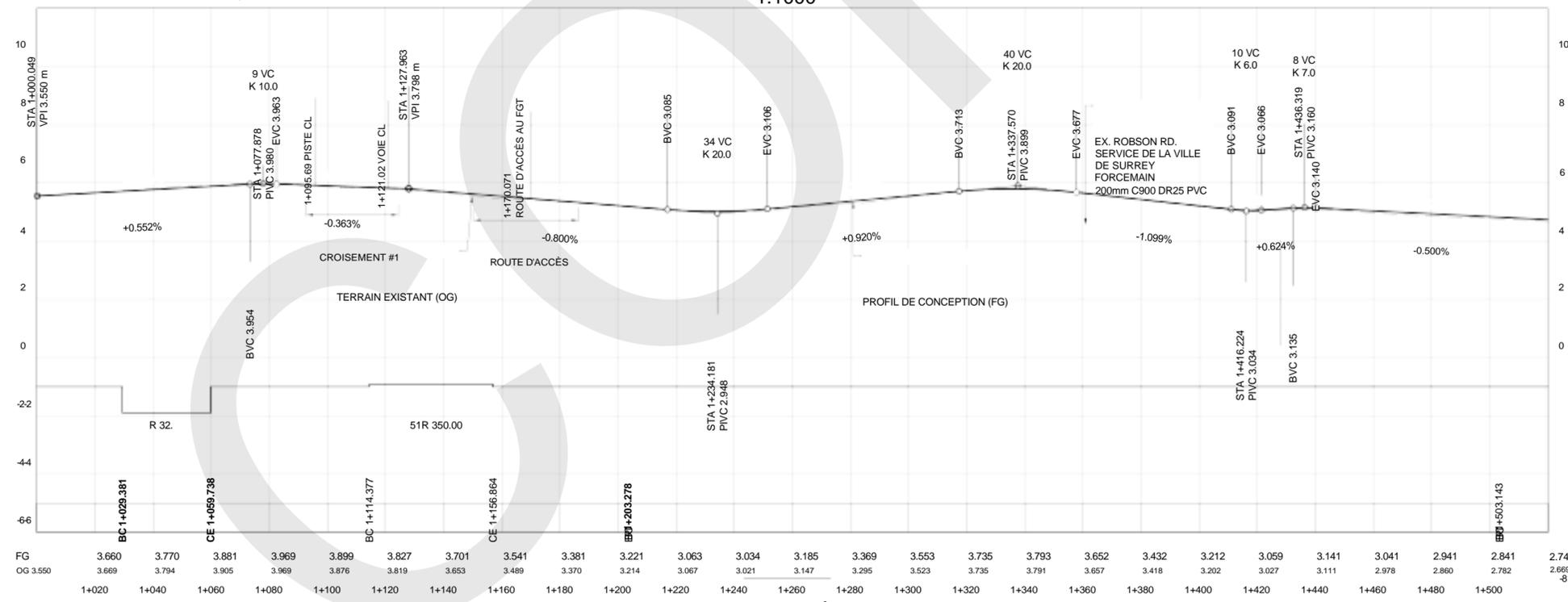
**GREATER VANCOUVER GATEWAY 2030
 FSP/PL TRANSPORTATION IMPROVEMENTS
 PROJECT EXTENTS**

360-067-C-001

SHEET 1 of 69 REV D



PLAN À L'ÉCHELLE 1:1000



PROFIL À L'ÉCHELLE H 1:1000 V 1:100

VANCOUVER FRASER PORT AUTHORITY
 This drawing has been reviewed by the Vancouver Fraser Port Authority solely for the purpose of VFPA's issuance of a Project Permit. This permit in no way denotes design, engineering or structural approval or endorsement.

NOT FOR CONSTRUCTION
 April 29, 2021



No.	Date	REVISION	Dr'n	Ch'd
B	2021/01/07	ISSUED FOR METRO VANCOUVER	KY	VT
A	2020/12/18	ISSUED FOR 30% DESIGN	KL	VT



DESIGN BY	K. YANG
DRAWN BY	L. LOZADA
APPROVED BY	V. TAJA
DATE	2021/01/07
SCALE	1:1000
PAV SITE	----

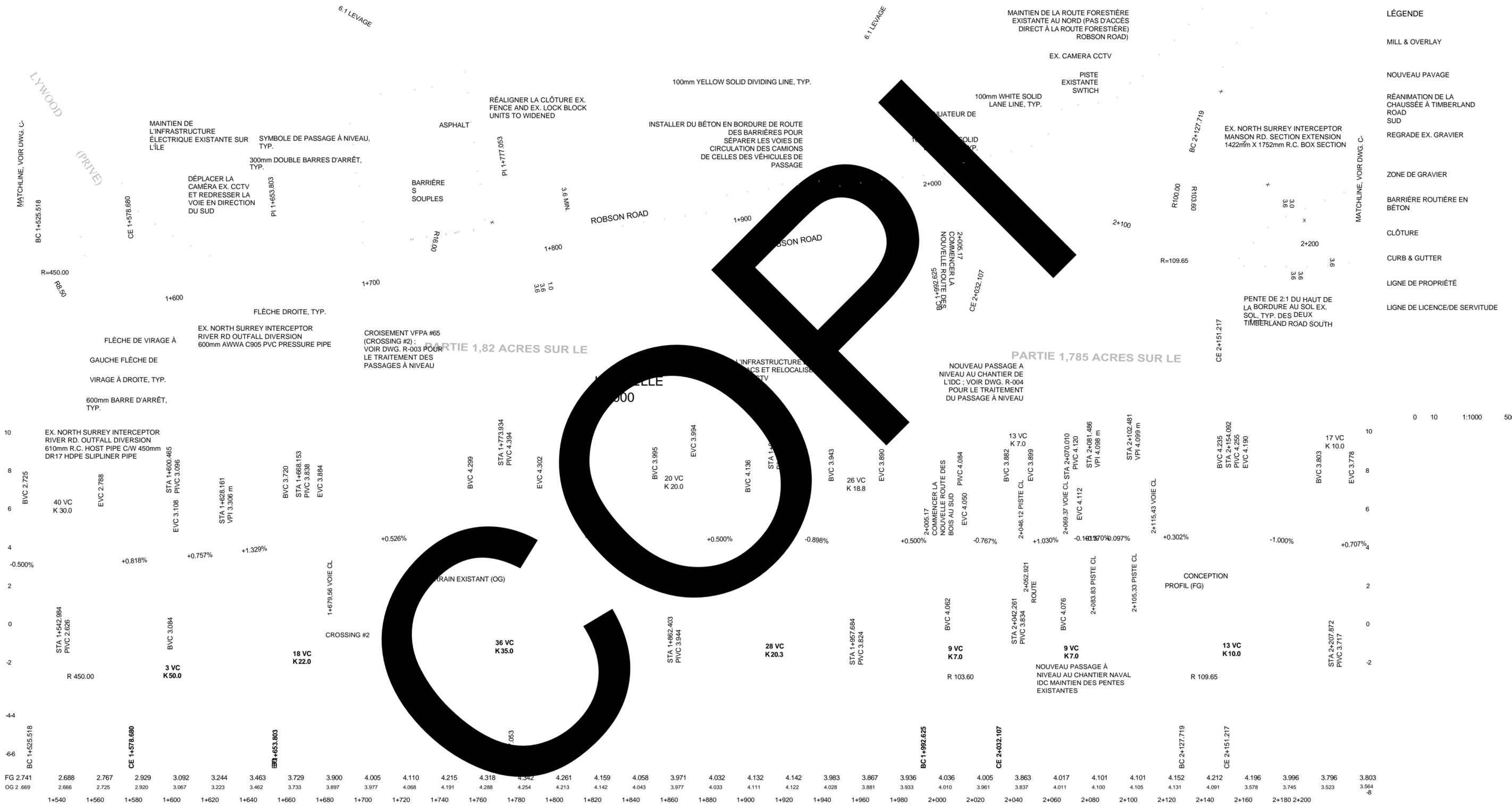
GREATER VANCOUVER GATEWAY v2020
FSPL TRANSPORTATION IMPROVEMENTS
PLAN & PROFILE
 STA. 1+000.000 TO STA. 1+520.000

C-002

SHEET 2 of 34

DATE: 2021/04/29 - 8:46am
 PATH: C:\Users\DAL071096\AppData\Local\Temp\AcPublish...17366\VC-002 tp C-005 Plans & Profiles.dwg
 TITLE: WSP - 2021-04-29 - 8:46am

DP WORLD
FRASER SURREY



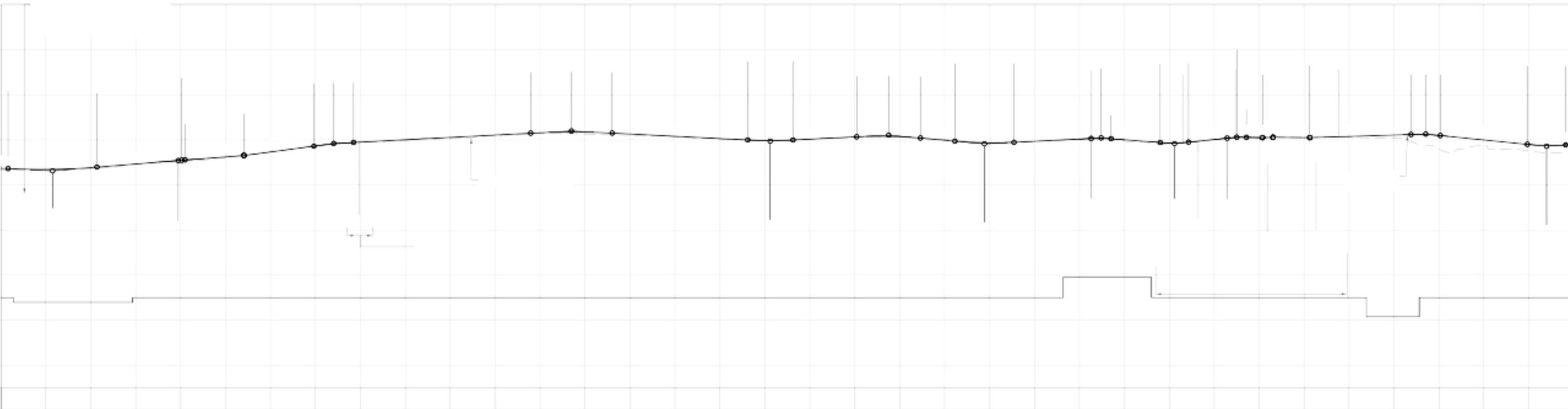
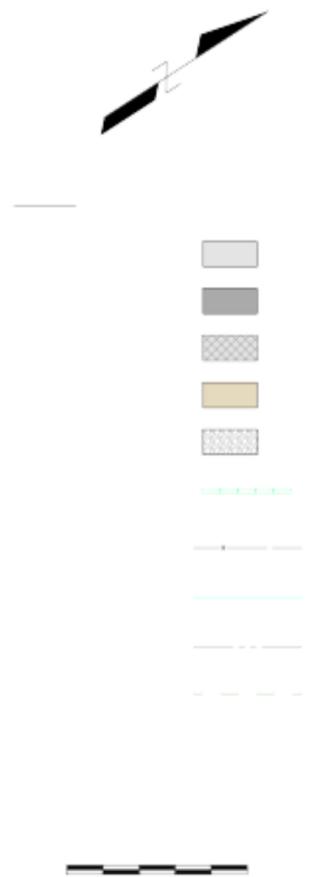
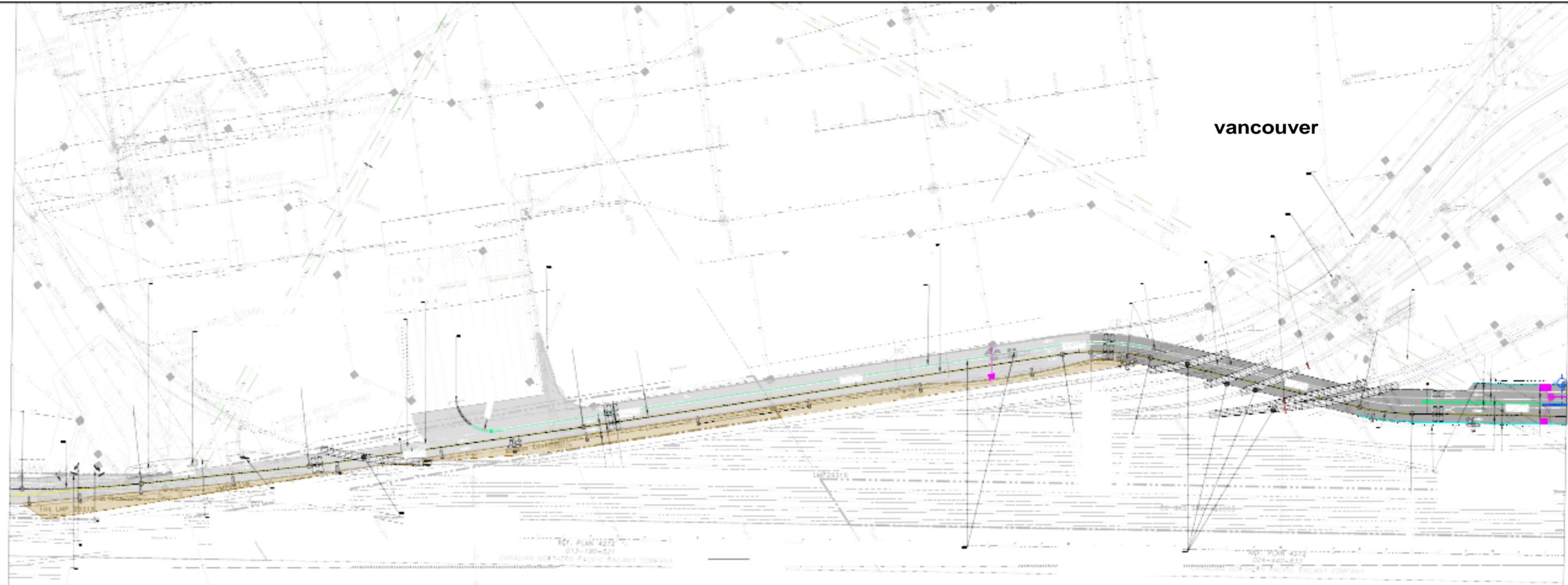
- LÉGENDE**
- MILL & OVERLAY
 - NOUVEAU PAVAGE
 - RÉANIMATION DE LA CHAUSSEE À TIMBERLAND ROAD SUD
 - REGRADE EX. GRAVIER
 - ZONE DE GRAVIER
 - BARRIÈRE ROUTIÈRE EN BÉTON
 - CLÔTURE
 - CURB & GUTTER
 - LIGNE DE PROPRIÉTÉ
 - LIGNE DE LICENCE/DE SERVITUDE

0 10 1:1000 50m

VANCOUVER FRASER PORT AUTHORITY
 This drawing has been reviewed by the Vancouver Fraser Port Authority solely for the purpose of VFPA's issuance of a Project Permit. This permit in no way denotes design, engineering or structural approval or endorsement.

0 10 H:1:1000 50m
 0 1 V:1:100 5m

TITLE BLOCK: DL-TRAIN



DATE: 2021/04/29 - 8:47am
PATH: C:\Users\DAL001096\AppData\Local\Temp\AcPublish_17360\VC-002 to C-005 Plans & Profiles.dwg

1	WSP PROJECT NO. 23M-00758-03
Ref.No.	REFERENCE

**NOT FOR
CONSTRUCTION**
April 29, 2021

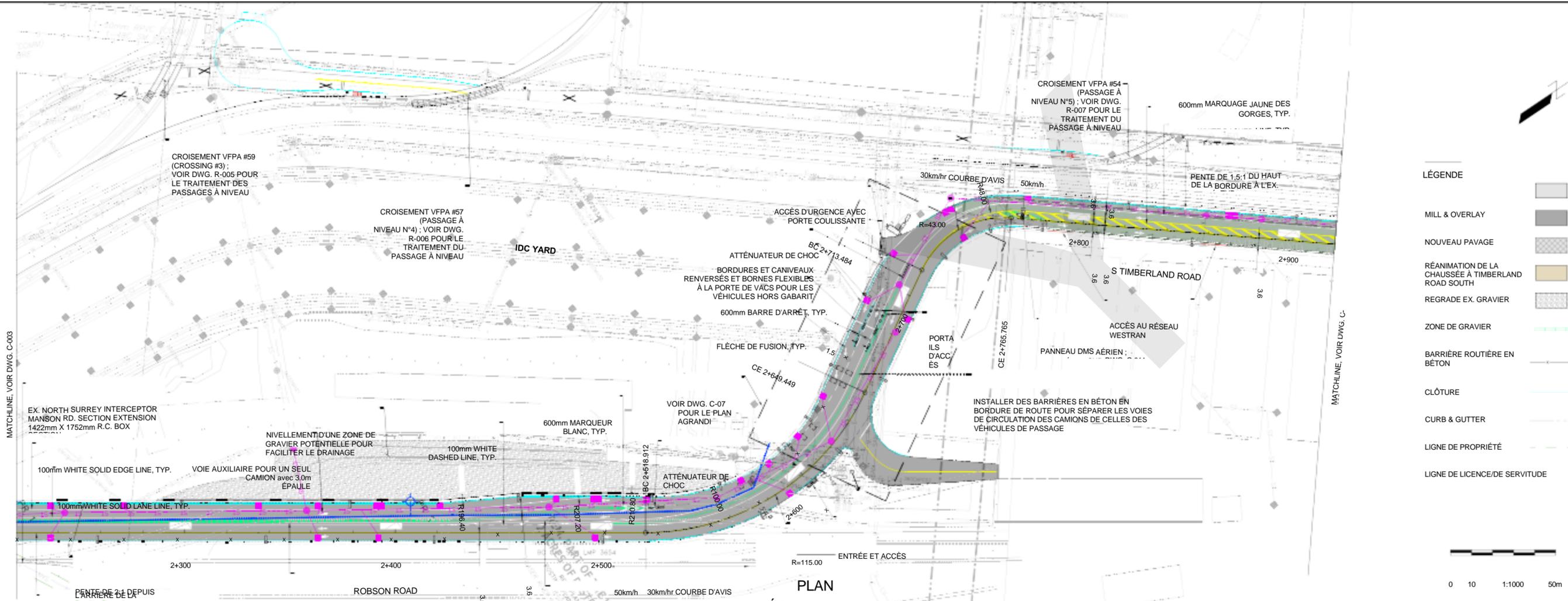


No.	Date	REVISION	Dr'n	Ch'd
C	2021/04/23	REVISED FOR PER SUBMISSION	KL	VT
B	2021/01/07	ISSUED FOR METRO VANCOUVER	KY	VT
A	2020/12/18	ISSUED FOR 30% DESIGN	KL	VT

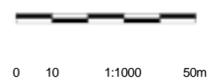


DESIGN BY	K. YANG
DRAWN BY	L. LOZADA
APPROVED	V. TUA
DATE	2021/04/23
SCALE	1:1000
RAW SITE	----

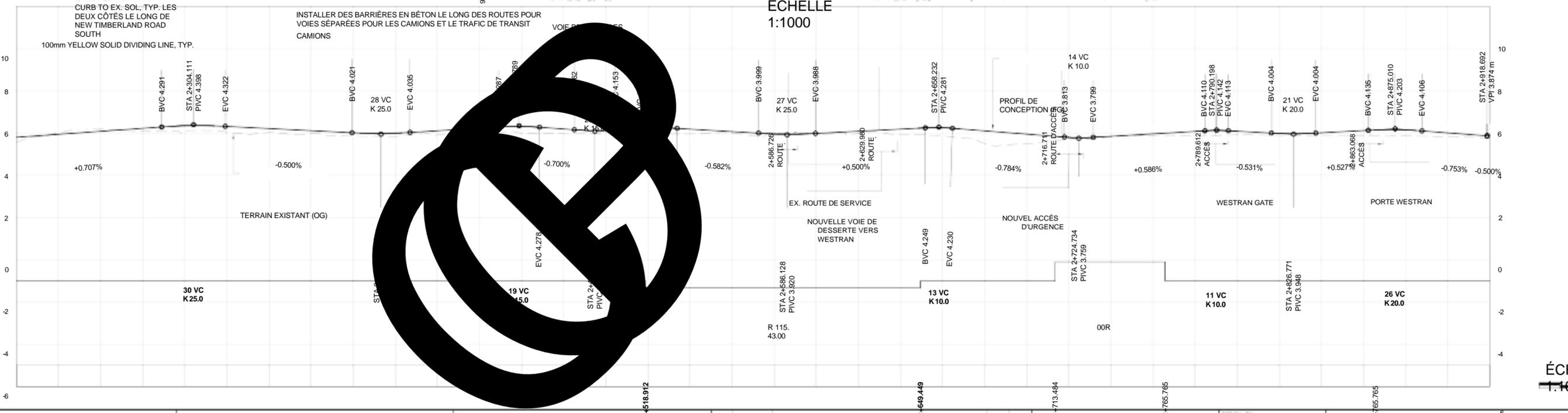
GREATER VANCOUVER GATEWAY 2030 FSPL TRANSPORTATION IMPROVEMENTS PLAN & PROFILE STA. 1+520.000 TO STA. 2+220.000	
REV. D	C-003
SHEET	3 of 34
REV.	C



- LÉGENDE**
- MILL & OVERLAY
 - NOUVEAU PAVAGE
 - RÉANIMATION DE LA CHAUSSEE À TIMBERLAND ROAD SOUTH
 - REGRADE EX. GRAVIER
 - ZONE DE GRAVIER
 - BARRIÈRE ROUTIÈRE EN BÉTON
 - CLÔTURE
 - CURB & GUTTER
 - LIGNE DE PROPRIÉTÉ
 - LIGNE DE LICENCE/DE SERVITUDE



PLAN
ÉCHELLE 1:1000



PROFIL
ÉCHELLE H 1:1000
V 1:100

NOT FOR CONSTRUCTION
April 29, 2021

VANCOUVER FRASER PORT AUTHORITY
This drawing has been reviewed by the Vancouver Fraser Port Authority solely for the purpose of VFPA's issuance of a Project Permit. This permit in no way denotes design, engineering or structural approval or endorsement.

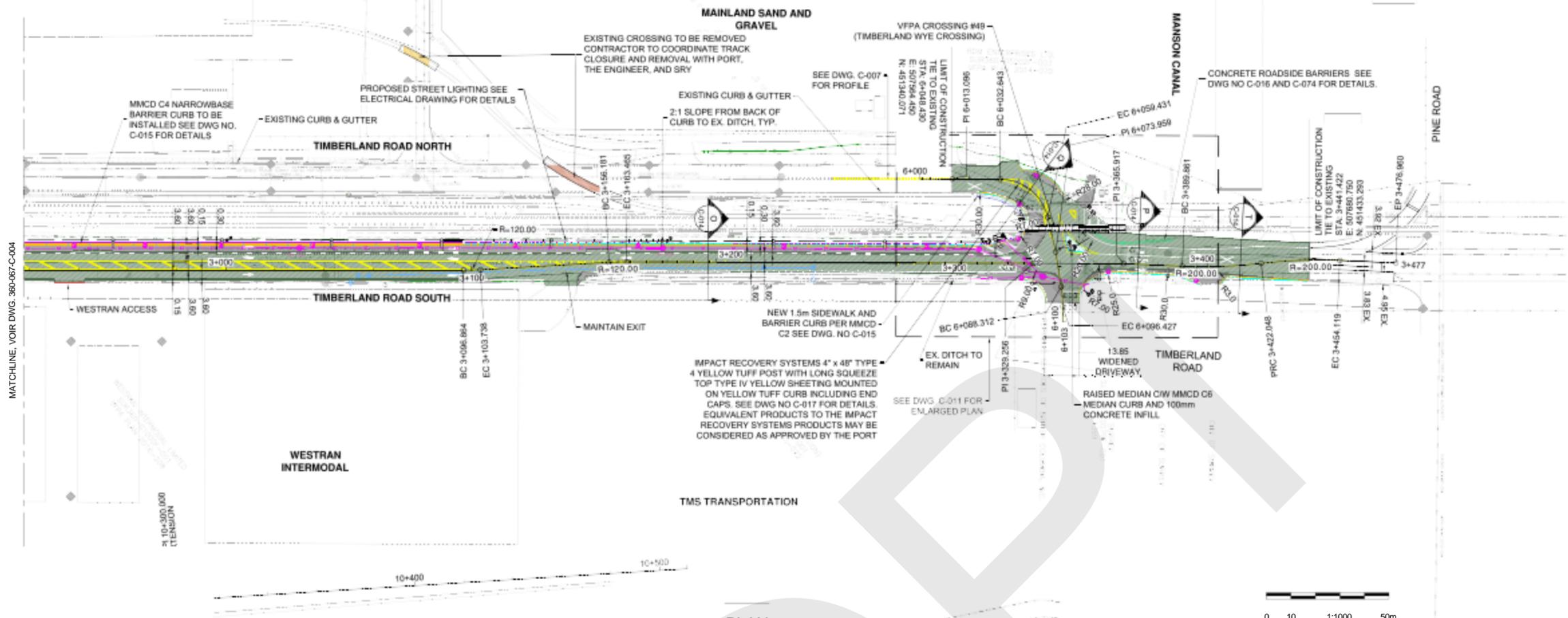
No.	Date	REVISION	Dr'n Ch'd
1	2021/04/23	ISSUED FOR PERMIT SUBMISSION	K. Y.
2	2021/01/07	ISSUED FOR METRO VMA/COVER	K. Y.
3	2020/12/18	ISSUED FOR 30% DESIGN	K. Y.

GREATER VANCOUVER GATEWAY 2030
SPLINTER TRANSPORTATION IMPROVEMENTS
PLAN & PROFILE
STA. 2+220.000 TO STA. 2+920.000

DESIGN BY: K. YANG
DATE: 2021/04/23
SCALE: 1:1000
SHEET: 4 of 34
REV: C

DATE: 2021/04/29 - 8:47am
PATH: C:\Users\CAU071096\AppData\Local\Temp\Ac\Fuelien_L17360\VC-002 tp C-005 Plans & Profiles.dwg

DATE: 2022/05/04 - 10:43am
 PATH: \\corp001\mnt\B_R_Proj\Projects\10120661-20M00755-VFPA-FSP-Transportation Improvements\4 Models and Drawings\41 Highway\04 MIP\01 CAD\Production\1-C-002 to C-007 Plans & Profiles.dwg
 TITLE BLOCK DRAWING



LÉGENDE

TIMBERLAND RD S. & TIMBERLAND RD N. ET INTERSECTION WYE RÉHABILITATION DE LA STRUCTURE DE LA CHAUSSEE EX. STRUCTURE DE LA CHAUSSEE	50mm SUPERPAVE 12.5 90mm SUPERPAVE 19 90mm SUPERPAVE 19 70mm SUPERPAVE 19 ENLEVER +/- 230mm DE LA STRUCTURE DE LA CHAUSSEE EX. STRUCTURE DE LA CHAUSSEE
TIMBERLAND RD S. & TIMBERLAND RD N. & WYE INTERSECTION NEW PAVEMENT CONSTRUCTION	50mm SUPERPAVE 12.5 90mm SUPERPAVE 19 90mm SUPERPAVE 19 70mm SUPERPAVE 19 300mm GRANULAR BASE (19mm MINUS) 300mm SUBBASE GRANULAIRE (75mm MINUS)
REMISE EN ÉTAT DE LA SURFACE POUR L'ENLÈVEMENT DES PASSAGES À NIVEAU (TIMBERLAND N.)	50mm SUPERPAVE 12.5 50mm SUPERPAVE 19 50mm SUPERPAVE 19 300mm GRANULAR BASE (19mm MINUS)
REMISE EN ÉTAT DE LA SURFACE POUR L'ENLÈVEMENT DES PASSAGES À NIVEAU (ROUTE DU DOCK)	40MM SUPERPAVE 12.5 40MM SUPERPAVE 19 50MM SUPERPAVE 19 BASE GRANULAIRE DE 300 MM (19 MM EN MOINS)

REGRADE EX. GRAVIER	
BÉTON PROPOSÉ	
BARRIÈRE EN BÉTON EN BORDURE DE ROUTE / MÉDIANE	
PROPOSITION DE BORDURES EN TUF ET DE DÉLINEATEURS FLEXIBLES	
PROJET DE CLÔTURE	x
CLÔTURE EXISTANTE	
BORDURE PROPOSÉE	
CANIVEAU PROPOSÉ TAMPON	
ROUTIER	
TROTTOIR PROPOSÉ LIGNE DE PROPRIÉTÉ	
LIGNE DE LICENCE/DE SERVITUDE	
TUYAUX D'ORAGE ET D'ÉGOUT	
CONDUITE D'EAU PRINCIPALE	
AXE DE LA ROUTE EXISTANTE ROUTE EXISTANTE	
LE TRACÉ DU NIVEAU FINI (Y COMPRIS LE NIVELLEMENT DES FOSSES ET DES TALUS)	
FOND DU FOSSE EXISTANT (D'APRÈS L'ÉTUDE)	
ACCÈS À L'ALLÉE	
MARQUEUR DE SECTION POTEAU	x xxxx
D'ÉCLAIRAGE PROPOSÉ	
LES CONDUITES D'ALIMENTATION ET DE COMMUNICATION PROPOSÉES	



FG 3.718	3.580	3.478	3.399	3.319	3.268	3.217	3.175	3.133	3.120	3.108	3.075	3.038	3.000	2.879	2.737	2.595	2.499	2.401	2.280	2.158	2.106	2.073	2.020	1.997	2.060	2.115	2.058	
OG 3.730	3.615	3.485	3.406	3.326	3.275	3.224	3.182	3.140	3.146	3.162	3.406	3.062	3.007	2.878	2.731	2.616	2.500	2.402	2.281	2.071	2.028	1.894	1.832	1.832	1.969	2.092	2.101	
2+920	2+940	2+960	2+980	3+000	3+020	3+040	3+060	3+080	3+100	3+120	3+140	3+160	3+180	3+200	3+220	3+240	3+260	3+280	3+300	3+320	3+340	3+360	3+380	3+400	3+420	3+440	3+460	3+480

NOT FOR CONSTRUCTION
 May 13, 2022

PROFIL ÉCHELLE H 1:1000 V 1:100

No.	Date	REVISION	Dr'n	Ch'd

VANCOUVER FRASER PORT AUTHORITY
 This drawing has been reviewed by the Vancouver Fraser Port Authority solely for the purpose of VFPA's issuance of a Project Permit. This permit in no way denotes design, engineering or structural approval or endorsement.

VANCOUVER FRASER PORT AUTHORITY
 ENGINEERING DEPARTMENT

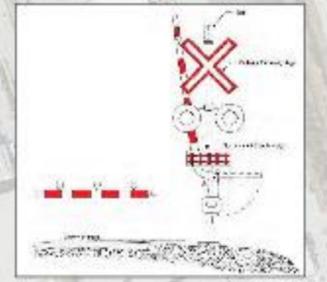
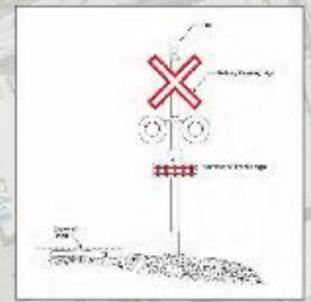
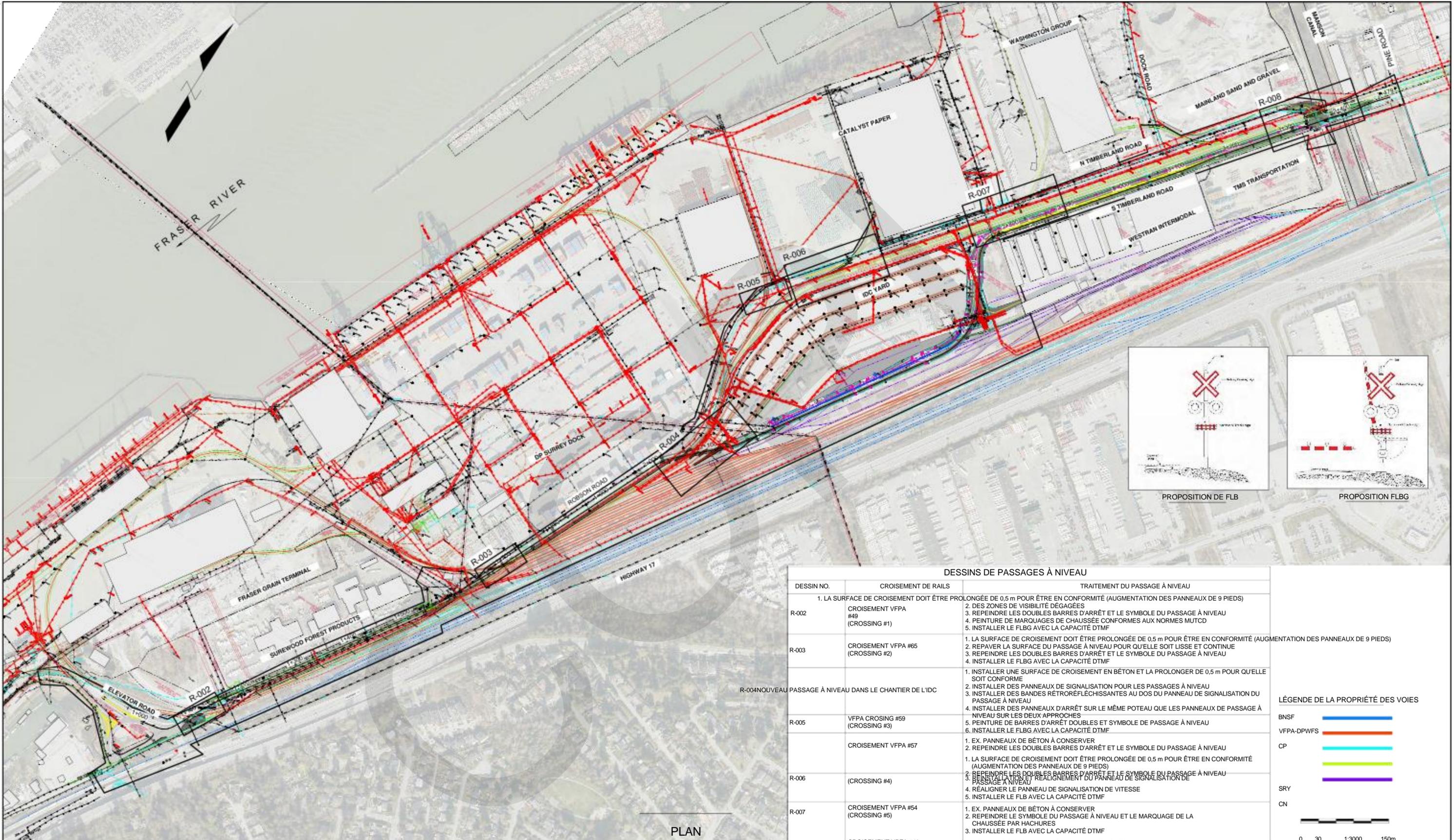
GREATER VANCOUVER GATEWAY 2030
FSP/PL TRANSPORTATION IMPROVEMENTS
PLAN & PROFILE
 STA. 2+920.000 TO STA. 3+476.885

DESIGN BY: RICHANG
 DRAWN BY: JACOB
 APPROVED: M. JACKSON
 DATE: 2022/05/13
 SCALE: 1:1000
 PAV SITE: ----

SHEET 5 of 69
 REV E

360-067-C-005

vancouver



PROPOSITION DE FLB

PROPOSITION FLBG

DESSINS DE PASSAGES À NIVEAU		
DESSIN NO.	CROISEMENT DE RAILS	TRAITEMENT DU PASSAGE À NIVEAU
R-002	CROISEMENT VFPA #49 (CROSSING #1)	1. LA SURFACE DE CROISEMENT DOIT ÊTRE PROLONGÉE DE 0,5 m POUR ÊTRE EN CONFORMITÉ (AUGMENTATION DES PANNEAUX DE 9 PIEDS) 2. DES ZONES DE VISIBILITÉ DÉGAGÉES 3. REPEINDRE LES DOUBLES BARRES D'ARRÊT ET LE SYMBOLE DU PASSAGE À NIVEAU 4. PEINTURE DE MARQUAGES DE CHAUSSÉE CONFORMES AUX NORMES MUTCD 5. INSTALLER LE FLBG AVEC LA CAPACITÉ DTMF
R-003	CROISEMENT VFPA #65 (CROSSING #2)	1. LA SURFACE DE CROISEMENT DOIT ÊTRE PROLONGÉE DE 0,5 m POUR ÊTRE EN CONFORMITÉ (AUGMENTATION DES PANNEAUX DE 9 PIEDS) 2. REPAVER LA SURFACE DU PASSAGE À NIVEAU POUR QUELLE SOIT LISSE ET CONTINUE 3. REPEINDRE LES DOUBLES BARRES D'ARRÊT ET LE SYMBOLE DU PASSAGE À NIVEAU 4. INSTALLER LE FLBG AVEC LA CAPACITÉ DTMF
R-004	NOUVEAU PASSAGE À NIVEAU DANS LE CHANTIER DE L'IDC	1. INSTALLER UNE SURFACE DE CROISEMENT EN BÉTON ET LA PROLONGER DE 0,5 m POUR QUELLE SOIT CONFORME 2. INSTALLER DES PANNEAUX DE SIGNALISATION POUR LES PASSAGES À NIVEAU 3. INSTALLER DES BANDES RÉTRORÉFLÉCHISSANTES AU DOS DU PANNEAU DE SIGNALISATION DU PASSAGE À NIVEAU 4. INSTALLER DES PANNEAUX D'ARRÊT SUR LE MÊME POTEAU QUE LES PANNEAUX DE PASSAGE À NIVEAU SUR LES DEUX APPROCHES 5. PEINTURE DE BARRES D'ARRÊT DOUBLES ET SYMBOLE DE PASSAGE À NIVEAU 6. INSTALLER LE FLBG AVEC LA CAPACITÉ DTMF
R-005	VFPA CROSSING #59 (CROSSING #3)	1. EX. PANNEAUX DE BÉTON À CONSERVER 2. REPEINDRE LES DOUBLES BARRES D'ARRÊT ET LE SYMBOLE DU PASSAGE À NIVEAU 3. INSTALLER LE FLBG AVEC LA CAPACITÉ DTMF
R-006	CROISEMENT VFPA #57 (CROSSING #4)	1. LA SURFACE DE CROISEMENT DOIT ÊTRE PROLONGÉE DE 0,5 m POUR ÊTRE EN CONFORMITÉ (AUGMENTATION DES PANNEAUX DE 9 PIEDS) 2. REPEINDRE LES DOUBLES BARRES D'ARRÊT ET LE SYMBOLE DU PASSAGE À NIVEAU 3. INSTALLER LE FLBG AVEC LA CAPACITÉ DTMF 4. RÉALIGNER LE PANNEAU DE SIGNALISATION DE VITESSE 5. INSTALLER LE FLB AVEC LA CAPACITÉ DTMF
R-007	CROISEMENT VFPA #54 (CROSSING #5)	1. EX. PANNEAUX DE BÉTON À CONSERVER 2. REPEINDRE LE SYMBOLE DU PASSAGE À NIVEAU ET LE MARQUAGE DE LA CHAUSSÉE PAR HACHURES 3. INSTALLER LE FLB AVEC LA CAPACITÉ DTMF
R-008	CROISEMENT VFPA #48 (CROISEMENT TIMBERLAND WYE)	1. INSTALLER DES PANNEAUX DE NOTIFICATION D'URGENCE 2. PEINDRE LES PASSAGES À NIVEAU 3. EX. PANNEAUX DE BÉTON À CONSERVER 4. INSTALLER LE FLBG AVEC LA CAPACITÉ DTMF 5. INSTALLER DES FEUX DE CIRCULATION INTERCONNECTÉS AVEC LE SYSTÈME D'ALERTE FLBG

LÉGENDE DE LA PROPRIÉTÉ DES VOIES

- BNSF
- VFPA-DPWFS
- CP
- SRY
- CN

0 30 1:3000 150m

PLAN D'ENSEMBLE
ÉCHELLE 1:3000

DATE: 2021/04/29 - 9:42am
PATH: P:\50-200001RIS\200-00758-00 - VFPA FSPL Technical\01 - Genera\03 - Drawings\Production\18-001 Rail Crossings Overall Plan.dwg

VANCOUVER FRASER PORT AUTHORITY
This drawing has been reviewed by the Vancouver Fraser Port Authority solely for the purpose of VFPA's issuance of a Project Permit. This permit in no way denotes design, engineering or structural approval or endorsement.

NOT FOR CONSTRUCTION
April 29, 2021



No.	Date	REVISION	Dr'n	Ch'd
#	2021/04/23	ISSUED FOR PER SUBMISSION	K.	VT
A	2020/12/18	ISSUED FOR 30% DESIGN	K.	VT

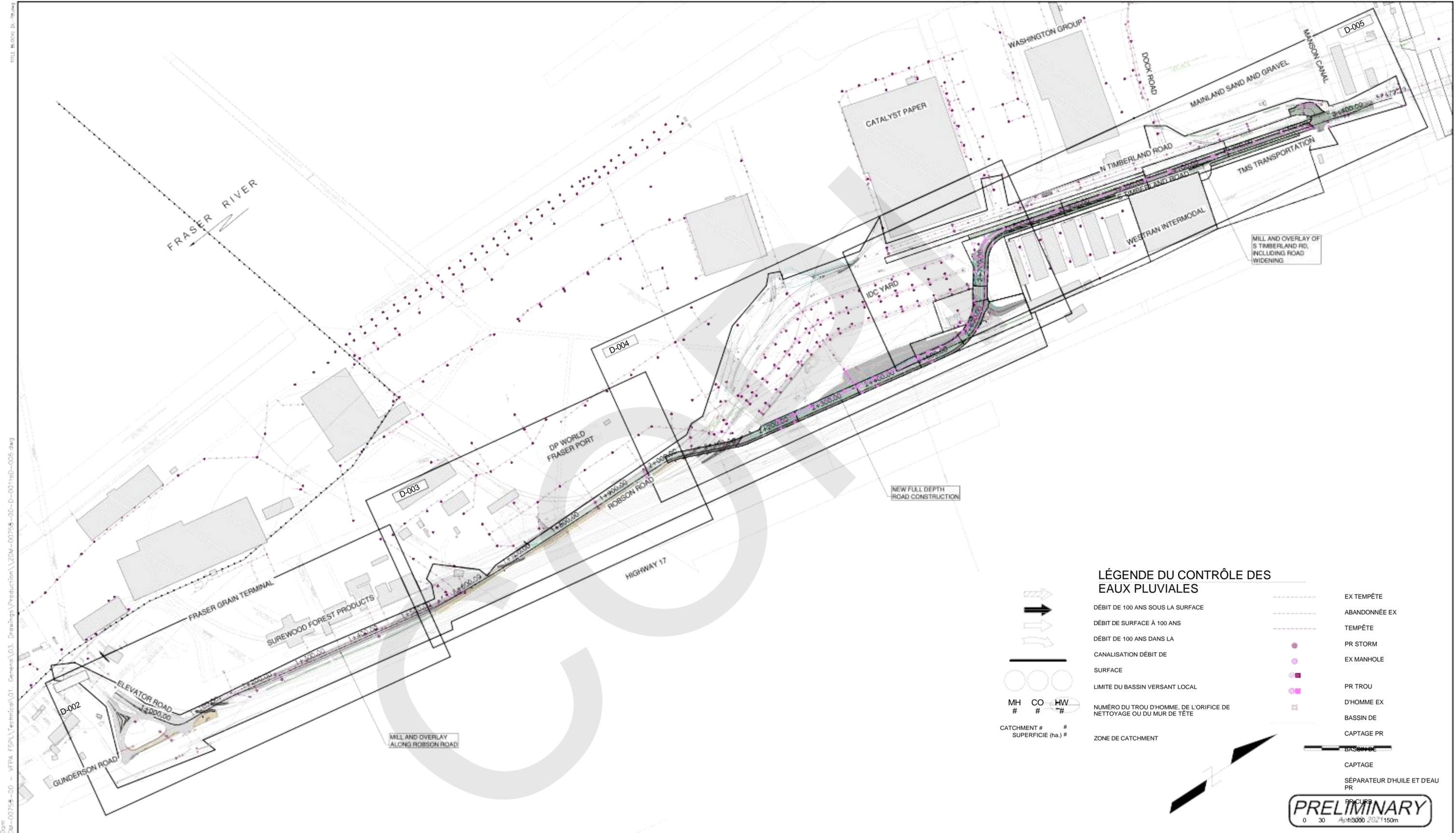
VANCOUVER FRASER PORT AUTHORITY
ENGINEER **vancouver**

DATE	2021/04/23
SCALE	1:3000
REV. SITE	

GREATER VANCOUVER GATEWAY 2030 FSPL TRANSPORTATION IMPROVEMENTS AFFECTED AT-GRADE RAIL CROSSINGS OVERALL SITE PLAN

R-001

SHEET 1 of 12



LÉGENDE DU CONTRÔLE DES EAUX PLUVIALES

- DÉBIT DE 100 ANS SOUS LA SURFACE
- DÉBIT DE SURFACE À 100 ANS
- DÉBIT DE 100 ANS DANS LA CANALISATION DÉBIT DE SURFACE
- LIMITE DU BASSIN VERSANT LOCAL
- NUMÉRO DU TROU D'HOMME, DE L'ORIFICE DE NETTOYAGE OU DU MUR DE TÊTE
- ZONE DE CATCHMENT
- EX TEMPÊTE
- ABANDONNÉE EX
- TEMPÊTE
- PR STORM
- EX MANHOLE
- PR TROU
- D'HOMME EX
- BASSIN DE
- CAPTAGE PR
- BASSIN DE
- CAPTAGE
- SÉPARATEUR D'HUILE ET D'EAU PR

MH # CO # HW #
CATCHMENT # SUPERFICIE (ha.) #

PRELIMINARY
0 30 Alt: 1:3000 2021150m

NOT FOR CONSTRUCTION
April 29, 2021



DESIGN BY A. LAW
DRAWN BY G. JUNG
APPROVED R. MOORE
DATE 2021/04/23
SCALE 1:5000
PAV SITE

GREATER VANCOUVER GATEWAY 2030
OPTION STUDY
FSPL TRANSPORTATION IMPROVEMENTS
STORMWATER MANAGEMENT PLAN (OVERALL)

Ref.No.	REFERENCE
1	WSP PROJECT NO. 23M-00758-03

No.	Date	REVISION	Dr'n	Ch'd
B	2021/04/23	ISSUED FOR PER SUBMISSION	GJ	AL
A	20/12/18	ISSUED FOR 30% DESIGN	GJ	AL

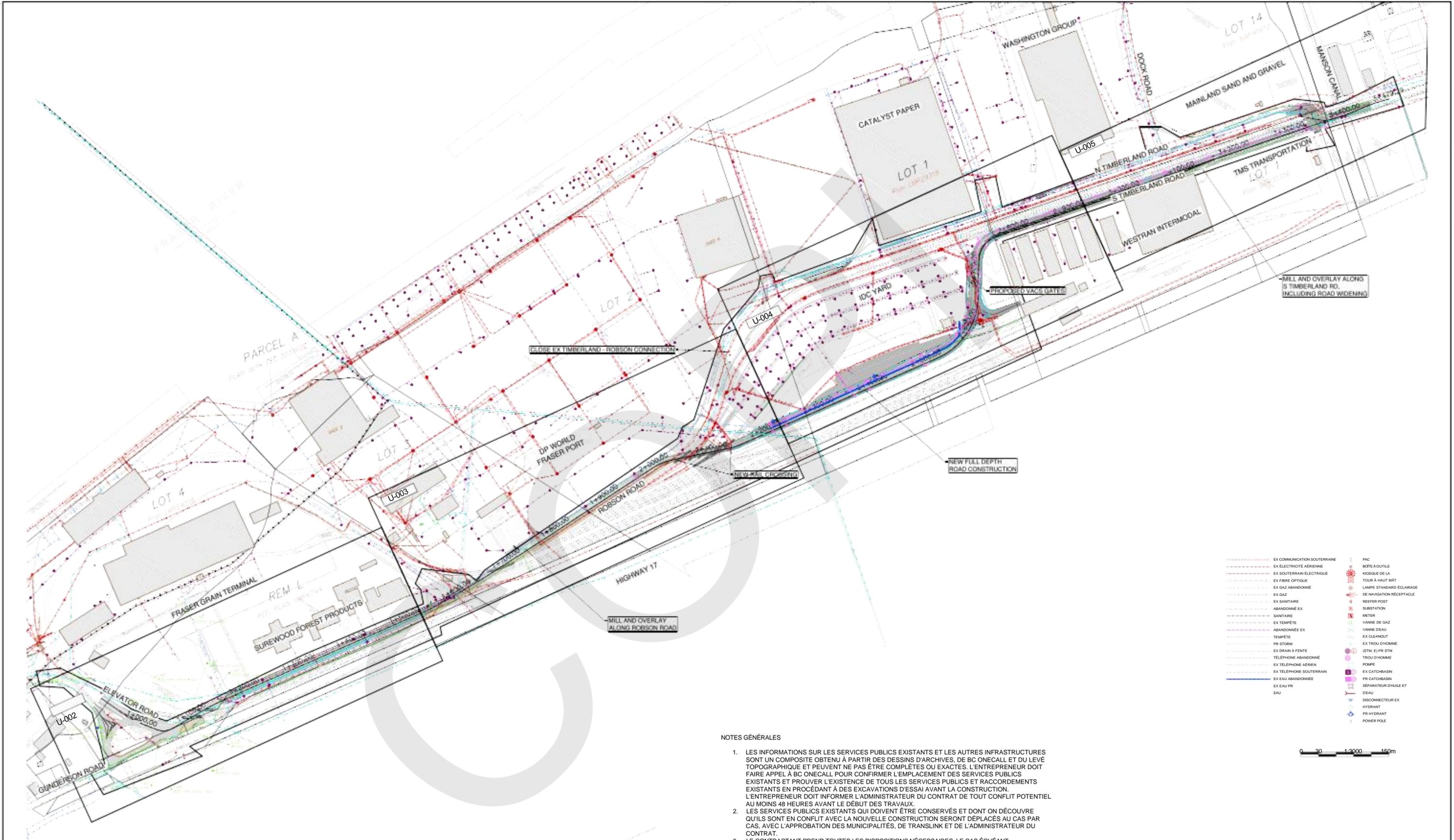
DATE: 2021/04/29 - 9:50am
PATH: P:\50-200001RIS\20M-00758-03 - WTPA FSPL Technical\01 - General\03 - Drawings\Production\20M-00758-03-D-001rtd-005.dwg

VANCOUVER FRASER PORT AUTHORITY

This drawing has been reviewed by the Vancouver Fraser Port Authority solely for the purpose of VFPA's issuance of a Project Permit. This permit in no way denotes design, engineering or structural approval or endorsement.

vancouver

DATE: 2021/04/29 - 9:47am
 PATH: P:\50-200001R5\200-00758-00 - VFPA FSPL\Technical\01 - General\03 - Drawings\Production\200-00758-00-U-001(U-005.dwg)



- | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------------------|-------------------------|--------------------------|------------------|------------------|--------|---------------------------|-----------|------------|---------------|---------|----------|-----------------|---------------------|---------------------|-------------------------|-------------------|---------------|-----|--------------|---------------|-----------------|--------------------------|--------------------------|-------------|------------|-------|--------------|------------|-------------|---------------------------------|--------------|-------|---------------|---------------|----------------------------|------------------|---------|------------|------------|
| EX COMMUNICATION SOUTERRAINE | EX ELECTRICITE AERIENNE | EX SOUTERRAIN ELECTRIQUE | EX FIBRE OPTIQUE | EX GAZ ABANDONNE | EX GAZ | EX SANITAIRE ABANDONNE EX | SANITAIRE | EX TEMPETE | ABANDONNEE EX | TEMPETE | PR STORM | EX DRAN A FENTE | TELEPHONE ABANDONNE | EX TELEPHONE AERIEN | EX TELEPHONE SOUTERRAIN | EX EAU ABANDONNEE | EX EAU PR EAU | PVC | BOITE OUTILS | KIOSQUE DE LA | TOUR A HAUT MAT | LAMPE STANDARD ECLAIRAGE | DE NAVIGATION RECEPTACLE | REEFER POST | SUBSTATION | METER | VANNE DE GAZ | VANNE DEAU | EX CLEANOUT | EX TROU D'HOMME (STM, E) PR STM | TROU D'HOMME | POMPE | EX CATCHBASIN | PR CATCHBASIN | SEPARATEUR D'HUILE ET DEAU | DISCONNECTEUR EX | HYDRANT | PR HYDRANT | POWER POLE |
|------------------------------|-------------------------|--------------------------|------------------|------------------|--------|---------------------------|-----------|------------|---------------|---------|----------|-----------------|---------------------|---------------------|-------------------------|-------------------|---------------|-----|--------------|---------------|-----------------|--------------------------|--------------------------|-------------|------------|-------|--------------|------------|-------------|---------------------------------|--------------|-------|---------------|---------------|----------------------------|------------------|---------|------------|------------|



NOTES GENERALES

- LES INFORMATIONS SUR LES SERVICES PUBLICS EXISTANTS ET LES AUTRES INFRASTRUCTURES SONT UN COMPOSITE OBTENU A PARTIR DES DESSINS D'ARCHIVES, DE BC ONECALL ET DU LEVE TOPOGRAPHIQUE ET PEUVENT NE PAS ETRE COMPLETES OU EXACTES. L'ENTREPRENEUR DOIT FAIRE APPEL A BC ONECALL POUR CONFIRMER L'EMPLACEMENT DES SERVICES PUBLICS EXISTANTS ET PROUVER L'EXISTENCE DE TOUS LES SERVICES PUBLICS ET RACCORDEMENTS EXISTANTS EN PROCEDANT A DES EXCAVATIONS D'ESSAI AVANT LA CONSTRUCTION. L'ENTREPRENEUR DOIT INFORMER L'ADMINISTRATEUR DU CONTRAT DE TOUT CONFLIT POTENTIEL AU MOINS 48 HEURES AVANT LE DEBUT DES TRAVAUX.
- LES SERVICES PUBLICS EXISTANTS QUI DOIVENT ETRE CONSERVES ET DONT ON DECouvre QU'ILS SONT EN CONFLIT AVEC LA NOUVELLE CONSTRUCTION SERONT DEPLACES AU CAS PAR CAS, AVEC L'APPROBATION DES MUNICIPALITES, DE TRANSLINK ET DE L'ADMINISTRATEUR DU CONTRAT.
- LE CONTRACTANT PREND TOUTES LES DISPOSITIONS NECESSAIRES, LE CAS ECHEANT, POUR L'INSPECTION DE TOUS LES SERVICES D'UTILITE PUBLIQUE.

VANCOUVER FRASER PORT AUTHORITY
 This drawing has been reviewed by the Vancouver Fraser Port Authority solely for the purpose of VFPA's issuance of a Project Permit. This permit in no way denotes design, engineering or structural approval or endorsement.

NOT FOR CONSTRUCTION
 April 29, 2021



No.	Date	REVISION	Dr'n	Ch'd
B	2021/04/23	ISSUED FOR PER SUBMISSION	GJ	RM
A	20/12/18	ISSUED FOR 30% DESIGN	GJ	RM



DESIGN BY	R. MOORE
DRAWN BY	G. JUNG
APPROVED	R. ROGERS
DATE	2021/04/23
SCALE	1:3000
PAV SITE	

GREATER VANCOUVER GATEWAY 2030
 OPTION STUDY
 FSPL TRANSPORTATION IMPROVEMENTS
 UTILITY PLAN (OVERALL)

U-001

SHEET 1 of 5