



PORT de
vancouver

Administration portuaire
Vancouver-Fraser

RAPPORT D'EXAMEN DU PROJET ET DE L'ENVIRONNEMENT

EEP NO. 18-037

INSTALLATION DE TRANSBORDEMENT DE BOIS D'ŒUVRE ET EMBRANCHEMENT FERROVIAIRE

Préparé pour : Directeur de la planification et du développement

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.....	2
3 VANCOUVER FRASER PORT AUTHORITY INTERNAL REVIEWS.....	3
3.1 Planification	3
3.1.1 Désignation de l'utilisation des sols.....	3
3.1.2 Exigences en matière de permis de construire.....	3
3.2 Ingénierie	4
3.3 Transport.....	4
4 CONSULTATION DES PARTIES PRENANTES	5
4.1 Consultation des municipalités	5
4.2 Consultation des locataires adjacents	5
4.3 Consultation des associations professionnelles.....	5
5 CONSULTATION PUBLIQUE	5
6 CONSULTATION DES AUTOCHTONES	6
7 EXAMEN ENVIRONNEMENTAL.....	6
7.1 Portée de l'examen environnemental.....	6
7.2 Résumé des effets sur l'environnement.....	7
7.3 Décision relative à l'examen environnemental	12
8 CONCLUSION	12
ANNEXE A Plan de situation	13
ANNEXE B Liste des sources d'information.....	15

		PROJET DE L'AUTORITE PORTUAIRE DE VANCOUVER FRASER ET RAPPORT D'EXAMEN ENVIRONNEMENTAL
PER No :	18-037	
Locataire :	Terminaux Goodrich	
Projet :	Installation de transbordement de bois d'œuvre et embranchement ferroviaire	
Localisation du projet	10880 Dyke Road, Surrey	
VFPA SID No :	SUR330	
Désignation de l'utilisation du sol :	Industrie	
Demandeur(s) :	Terminaux Goodrich	
Adresse du demandeur :	PO Box 16601 PRO Bear Creek, Surrey, BC V3V 2W7	
Catégorie d'examen :	C	
Recommandation :	Que le PER no 18-037 pour l'installation de transbordement de bois d'œuvre et l'embranchement ferroviaire soit approuvé.	

1 INTRODUCTION

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser (APVF), 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'APVF effectue donc des examens de projets et des examens environnementaux des travaux et des activités entrepris sur ces terrains afin de s'assurer que ces travaux et ces 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'APVF concernant le PER no 18-037 : Installation de transbordement de bois d'œuvre et embranchement ferroviaire (le projet) proposé par Pacific Land Group au nom de Goodrich Terminals (le requérant).

Ce projet et cet examen environnemental ont débuté avant l'entrée en vigueur de la *loi sur les études d'impact (LIE)*, le 28 août 2019, et ont donc été menés en vertu de la législation précédente, la *loi canadienne sur l'évaluation environnementale de 2012 (LCEE 2012)*. Le paragraphe suivant présente les exigences législatives applicables à ce projet et à cet examen environnemental, par rapport à la date de début de l'examen.

Cet examen du projet et de l'environnement a été effectué pour répondre aux responsabilités de l'APVF en vertu de la *Loi maritime du Canada* et pour satisfaire aux exigences de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, 2012 (LCEE 2012)*, le cas échéant. Le projet proposé n'est pas un "projet désigné" au sens de la LCEE 2012 et une évaluation environnementale telle que décrite dans la LCEE 2012 n'est pas nécessaire. Cependant, l'autorisation de la VFPA est nécessaire pour que le projet proposé puisse être mis en œuvre et, dans de telles circonstances, le cas échéant, l'article 67 de la LCEE 2012 exige que les autorités fédérales s'assurent que les projets ne sont pas susceptibles d'entraîner des effets négatifs importants sur l'environnement. Le projet et le processus d'examen environnemental sont conçus pour fournir cette assurance. En outre, la VFPA prend en compte d'autres intérêts, incidences 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 la VFPA et d'autres consultations menées par la VFPA. 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 DESCRIPTION DU PROJET

Goodrich Terminals propose de développer une installation de transbordement de bois d'œuvre et d'installer un embranchement ferroviaire sur un site industriel désigné sur la rive sud du fleuve Fraser à Surrey. Le site a une superficie d'environ 50 000 m² (54 000 pi²) et comprend le 10880 Dyke Road, qui servait auparavant de scierie de cèdre, et le terrain végétalisé vacant adjacent. Le projet proposé facilitera le transfert du bois d'œuvre pour l'exportation vers les marchés étrangers via le port de Vancouver. Le bois arrivera sur le site par camion ou par train ; il sera ensuite temporairement stocké dans des zones ouvertes et empilé à une hauteur de 5 à 6 m (15 à 20 pieds), avant d'être chargé dans des conteneurs qui quitteront le site par camion.

Une opération auxiliaire peut comprendre le transbordement de pâte de bois et la coupe/le broyage de bois à petite échelle.

Goodrich Terminals prévoit le transport d'environ 1 000 conteneurs par mois, avec environ 60 camions Super B et camions porte-conteneurs, et jusqu'à 14 wagons à poutre centrale, accédant au site chaque jour. Le site devrait recevoir environ 60 % des livraisons par le nouvel embranchement ferroviaire, qui se raccordera à la ligne ferroviaire existante du CN, et 40 % par camion. L'embranchement ferroviaire permettrait de recevoir 14 wagons à la fois sur le site. Les livraisons de wagons auraient lieu jusqu'à une fois par jour, sept jours sur sept. L'accès des camions au site se fera à partir de Dyke Road, via Tannery Road, entre 7 h et 15 h 30 les jours de semaine.

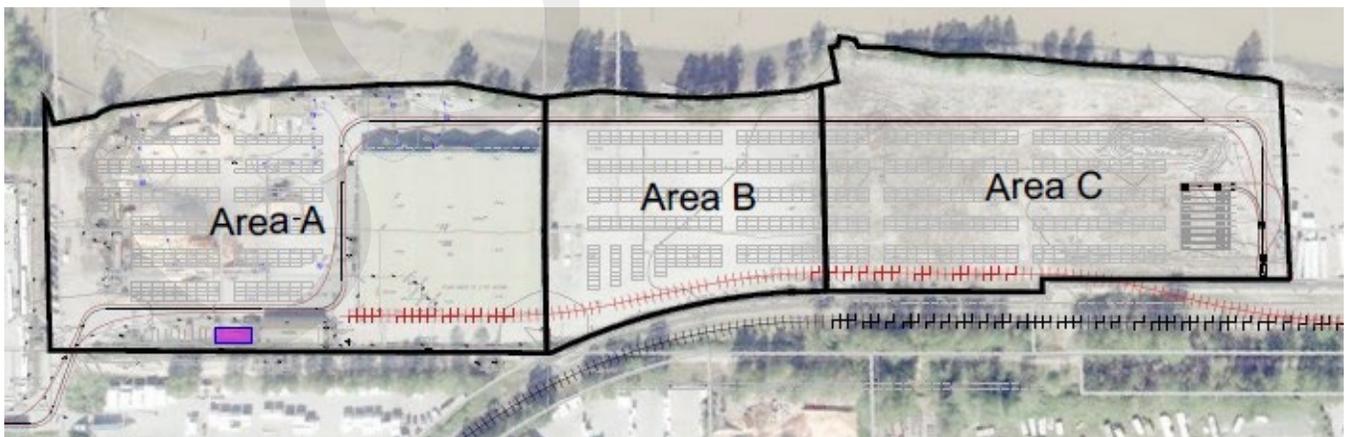
Les travaux proposés comprennent l'enlèvement de la végétation, le nivellement, le pavage, l'installation d'un équipement de dépoussiérage, l'installation d'une rigole de drainage biologique, deux déversoirs d'orage et l'excavation pour l'installation d'un embranchement ferroviaire.

2.1 Travaux proposés

- Enlèvement de la végétation dans une zone d'une superficie d'environ 14 000 m² (150 700 ft²)
- Nivellement et pavage de zones non pavées d'une superficie approximative de 26 000 m² (280 000 pi²)
- Repavage et rapiéçage dans les zones du site déjà pavées
- Installation d'un équipement de dépoussiérage d'une hauteur d'environ 18 m (60 pieds) à partir du sol.
- Installation de systèmes de collecte des eaux pluviales, y compris des séparateurs huile-eau, des baissières et deux émissaires vers le fleuve Fraser.
- Installation d'un embranchement ferroviaire d'une longueur d'environ 354 m (1 161 pieds)

Aucune végétation ne doit être enlevée de la "zone A" ou de la "zone B" identifiée dans le plan d'aménagement du site ci-dessous (figure 1). L'enlèvement des arbres du périmètre ne fait pas partie des travaux et activités proposés. Dans la "zone C", aucun travail n'aura lieu dans la zone tampon de 10 mètres à partir de la laisse de haute mer, à l'exception de l'installation des tuyaux d'évacuation des eaux pluviales. Les eaux pluviales se déverseront au-dessus du niveau de la marée haute.

Figure 1 : Plan du site (annoté par zone)



2.2 Méthodes de construction proposées

Tous les travaux de construction devraient se dérouler sur les hautes terres. Une aire de dépôt pour l'entreposage de l'équipement et des matériaux sera établie à l'intérieur du site. Les travaux sur les hautes terres comprennent l'excavation associée au nivellement et au pavage.

Les travaux de construction comprennent la pose de la voie ferrée, l'installation de l'embranchement ferroviaire et l'installation du système de collecte des eaux pluviales. Le matériel de construction comprendra des excavateurs, des niveleuses, des boteurs, des rouleaux compresseurs et une machine de pose de voies ferrées. Aucun travail dans l'eau n'est proposé.

Les travaux de construction devraient durer de 8 à 12 mois et se dérouleront pendant les travaux habituels de la VFPA du lundi au samedi, de 7h00 à 20h00, heures normales de construction (à l'exclusion des jours fériés).

Le coût du projet est estimé à 1 800 000 dollars.

3 VANCOUVER FRASER PORT AUTHORITY INTERNAL REVIEWS

Les services suivants de l'APVF ont examiné la demande et ont pris en compte les considérations suivantes concernant le projet.

3.1 Planification

Le service d'urbanisme a examiné la demande et a formulé les commentaires suivants concernant l'utilisation des terres.

Le site est situé dans le quartier de Brownsville à Surrey, à proximité du fleuve Fraser. La zone environnante est principalement dominée par des activités industrielles légères, qui comprennent des services logistiques et des parcs de stockage pour les fournisseurs de matériaux. Il y a également quelques activités commerciales et récréatives à proximité du site, notamment le Brownsville Pub and RV Park, qui est situé de l'autre côté des voies ferrées de la ligne principale du CN Rail par rapport au secteur C (voir la figure 1), et deux parcs publics : Tannery Park, à environ 120 m au sud-ouest du site, et Brownsville Bar Park, à environ 120 m au nord-est du site.

L'utilisation industrielle proposée pour le site est conforme à l'environnement industriel et à la désignation de l'utilisation des sols dans cette zone. La proposition utilise également le réseau de transport existant et propose d'augmenter la connectivité du site en ajoutant un embranchement ferroviaire. Le site du projet est adjacent au fleuve Fraser ; cependant, bien que la proposition ne comprenne pas d'activités maritimes ou d'utilisation du fleuve Fraser, l'utilisation proposée pourrait être compatible avec une utilisation maritime à l'avenir, sous réserve d'un projet supplémentaire et d'un examen environnemental.

L'utilisation proposée en tant qu'installation de transbordement facilitera le transfert du bois d'œuvre pour l'exportation vers les marchés étrangers via le port de Vancouver, et s'inscrit dans le mandat de l'autorité portuaire de faciliter le commerce.

À la lumière de ce qui précède, la proposition répond aux exigences de la planification, sur la base des considérations principales de la loi sur la protection de l'environnement et de la loi sur la protection de l'environnement et les politiques actuelles en matière d'utilisation des sols.

3.1.1 Désignation de l'utilisation des sols

L'utilisation de l'installation de transbordement de bois d'œuvre et de l'embranchement ferroviaire proposée est conforme à la désignation "industrielle" de Vancouver.
Plan d'occupation des sols de l'autorité portuaire de Fraser.

3.1.2 Exigences en matière de permis de construire

L'installation proposée de l'équipement de dépoussiérage doit être examinée en vertu du Code national du bâtiment 2015 et du Code national de prévention des incendies 2015 du Canada. Le demandeur doit obtenir un permis de construire de l'APVF avant de procéder à la construction de ces ouvrages.

Une demande de permis de construire (BP No. 20-501) a été reçue et est actuellement en cours d'examen pour l'unité de bureau modulaire qui a déjà été installée sur le site avant de recevoir l'autorisation de l'autorité portuaire.

3.1.3 Exigences en matière d'auto-évaluation

La condition n° 12 exige la préparation et la soumission à la VFPA d'un formulaire d'auto-rapport démontrant le respect de toutes les conditions d'autorisation à chacune des phases suivantes du projet :

- a) Avant la construction : un minimum de 15 jours ouvrables (ou un maximum de 90 jours ouvrables) avant le début de la construction ou de toute activité physique.

- b) Pendant la construction : au minimum 60 jours ouvrables (ou au maximum 80 jours ouvrables) après le début de la construction, et tous les 120 à 140 jours ouvrables après la présentation de l'auto-rapport initial pendant la construction (c'est-à-dire après les trois premiers mois de la construction, puis tous les six mois).
- c) À l'achèvement des travaux : dans les 60 jours ouvrables suivant l'achèvement des travaux.

Le rapport doit être mis à jour et soumis à nouveau à chacune des phases susmentionnées. Le titulaire du permis recevra un modèle de rapport à utiliser sur le site .

3.2 Ingénierie

L'ingénierie a examiné la demande et n'a pas d'autres commentaires que d'exiger le respect des conditions n° 16 et 29 du permis.

3.3 Transport

Le projet proposé comprend l'installation d'un embranchement ferroviaire à partir de la ligne principale du CN d'une longueur approximative de 420 mètres. L'embranchement quitterait la voie ferrée existante du CN au point milliaire 117,63 de la subdivision Yale (embranchement de Brownsville, poteau milliaire 0,64) et entrerait sur le site. La zone de transbordement prévue sur le site devra être asphaltée et le quai de chargement existant sera reconstruit pour s'adapter aux enveloppes de déchargement de la nouvelle voie.

Pour livrer les wagons à l'installation, CN Rail acheminera un train manifeste depuis le triage Thornton, à l'est du site. Si l'on suppose que les wagons sont des poutres centrales de 80 pieds de long et que CN Rail autorise le stockage de deux wagons sur son emprise, l'embranchement ferroviaire proposé pourra stocker 14 wagons en une seule file. Le train stocké sera à l'écart de la ligne principale existante ainsi que de l'emplacement proposé pour le dérailleur. Le demandeur a confirmé à CN Rail que cela est suffisant pour le terminal, et CN Rail est également convaincu que le développement n'aura pas d'impact sur les opérations de sa ligne principale.

Avant l'arrivée des wagons, les installations de triage seront aménagées par Goodrich en fonction des besoins pour préparer les wagons entrants à décharger le produit. CN Rail arrivera à l'installation avec le train de manifestes jusqu'à une fois par jour, sept jours sur sept. Les 14 wagons nécessaires pour l'installation seront coupés et poussés sur l'embranchement après le dérailleur à charnière en un seul endroit. CN Rail peut procéder à la livraison à d'autres clients avec le reste du train manifeste. Aucune locomotive ne sera stockée sur le site et CN Rail doit récupérer les wagons vides avant de livrer d'autres chargements vides.

En ce qui concerne le transport routier, une étude d'impact sur le trafic a été demandée et préparée par le demandeur. D'après les conclusions de l'étude de circulation préparée par CTS Ltd. (avril 2019), le réseau routier desservant le site est suffisant pour l'utilisation proposée. Aucune amélioration opérationnelle et/ou géométrique n'est recommandée pour le réseau routier.

Le site est situé à l'intersection de Timberland Road/Tannery Road et de Pine Road ou du réseau routier local, et aucune modification n'est nécessaire pour l'accès. Les véhicules accéderont au site par la propriété située à l'ouest, qui sera également louée par le promoteur. Les travaux visant à faciliter l'accès entre les propriétés ont déjà été réalisés.

Le service des transports a examiné la demande et les exigences :

- Cette approbation est subordonnée à la fourniture par le demandeur d'un dessin technique de construction acceptable, qui doit être examiné et approuvé par l'ingénierie ferroviaire du CN.
- Un plan de gestion du trafic sera nécessaire pour soutenir toute activité de construction résultant du développement, sous réserve de l'approbation de l'APVF avant le début de toute activité de construction.

Ces exigences sont reflétées dans les conditions n° 16 et 19 du permis.

La proposition répond aux exigences du ministère des transports, sous réserve du respect des critères de projet et d'environnement énumérés.
conditions du permis.

4 CONSULTATION DES PARTIES PRENANTES

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 de consultation des parties prenantes et du public entreprises par le demandeur et l'APVF dans le cadre du projet et de l'examen environnemental.

4.1 Consultation des municipalités

La VFPA a estimé que le projet proposé pouvait avoir des incidences sur les intérêts municipaux. Une lettre de renvoi a été envoyée à la ville de Surrey le 6 avril 2020 pour l'informer du projet proposé. L'APVF n'a reçu aucun commentaire de la part des municipalités.

4.2 Consultation des locataires adjacents

Le projet proposé a été évalué comme ayant des impacts potentiels sur les activités des locataires adjacents de l'APVF. Une lettre de renvoi a été envoyée aux locataires suivants de l'APVF le 6 avril 2020 pour les informer du projet proposé :

- Amix Marine Services Ltd.
- Harken Towing Co. Ltd.

La VFPA a reçu une demande de confirmation pour savoir si les travaux du projet allaient restreindre l'accès aux lots d'eau des locataires adjacents pendant les travaux de construction et si l'équipement de construction serait basé sur l'eau. L'autorité portuaire a répondu et confirmé que tous les travaux seraient effectués à partir de la terre et qu'aucun impact sur les lots d'eau n'était prévu.

4.3 Consultation des associations professionnelles

Le projet proposé a été évalué comme présentant un intérêt potentiel pour les associations industrielles. Une lettre de renvoi a été envoyée à CN Rail le 6 avril 2020 pour l'informer du projet proposé. L'APVF n'a reçu aucun commentaire de CN Rail. Toutefois, l'autorité portuaire prend note de la correspondance avec CN Rail que le demandeur a soumise.

5 CONSULTATION PUBLIQUE

La VFPA a estimé que le projet proposé n'aurait que peu ou pas d'incidences potentielles sur les intérêts de la communauté une fois le projet achevé. Par conséquent, le demandeur n'était pas tenu de procéder à une consultation publique lors de l'examen du permis.

Le projet proposé a été évalué par la VFPA comme ayant des impacts potentiels sur les intérêts de la communauté pendant la construction. Il s'agit notamment d'impacts potentiels tels que l'augmentation du bruit et de la poussière au niveau local.

Par conséquent, le demandeur est tenu d'envoyer un avis de construction aux résidents et entreprises adjacents à Surrey, comme le montre la carte ci-dessous. La zone de notification se situe à environ 500 m du site du projet. L'avis de construction doit être distribué par le requérant au moins 10 jours ouvrables avant le début des travaux. L'avis de construction sera publié sur les sites web de la VFPA et du demandeur. Ceci est précisé dans les conditions d'autorisation n° 17 et 18 du permis de projet.

Carte de la zone de notification



6 CONSULTATION DES POPULATIONS AUTOCHTONES

La VFPA a examiné les travaux proposés et a déterminé qu'il n'y avait pas lieu de s'attendre à des incidences négatives sur les droits ancestraux ou issus de traités.

7 EXAMEN ENVIRONNEMENTAL

Pour s'acquitter de ses responsabilités en vertu de la *Loi maritime du Canada* et de la LCEE 2012, l'APVF doit déterminer les effets environnementaux potentiels d'un projet proposé sur les terres et les eaux gérées par l'APVF avant d'autoriser la réalisation de ces travaux. Pour ce faire, l'APVF 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 environnemental effectué pour le projet et présente la décision prise à l'issue de l'examen environnemental. 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, la qualité de l'air, etc). Ces composantes environnementales sont des aspects de l'environnement biophysique et socio-économique.

environnement économique considéré comme ayant une importance écologique, économique, sociale, culturelle, archéologique ou historique.

Les composantes environnementales évaluées par la VFPA sont présentées à la section 7.2 et comprennent les effets environnementaux énumérés à la section 5(1) et 5(2) de l'ACEE 2012.

La section 7.2 résume les résultats de l'examen environnemental.

7.2 Résumé des effets sur l'environnement

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	Important Résidu Adversaire Les effets ?	
	Oui	Non		Oui	Non
Qualité de l'air Évalué conformément au paragraphe 5(1) et 5(2) de la LCEE 2012	■	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet est entièrement situé dans une zone industrielle et les émissions atmosphériques liées au projet et associées à l'équipement pendant la construction du projet, au trafic ferroviaire et routier et au chargement/déchargement et au stockage des produits du bois pendant l'exploitation ne sont pas susceptibles d'avoir des incidences. Les émissions atmosphériques estimées provenant des sources liées au projet devraient être négligeables.</p> <p>Les meilleures pratiques de gestion visant à réduire le risque d'effets néfastes pendant la construction seront mises en œuvre comme indiqué dans le plan de gestion de l'environnement. Il s'agit notamment de réduire la marche au ralenti et d'éteindre les sources d'émission lorsqu'elles ne sont pas utilisées. Pendant l'exploitation, un dépoussiéreur sera également installé pour minimiser la dispersion des poussières générées par le trafic routier et ferroviaire sur le site. Les mesures d'atténuation relatives à la qualité de l'air et aux poussières sont appropriées pour contrôler les émissions liées à la combustion et les émissions de poussières du projet.</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"/>	■

<p>Eclairage</p> <p>Évalué conformément au paragraphe 5(1) et 5(2) de la LCEE 2012</p>	<p>■</p>	<p>□</p>	<p>Le projet est entièrement situé dans une zone industrielle et les sources lumineuses liées au projet ne sont pas susceptibles d'avoir un impact sur les communautés adjacentes.</p> <p>Les meilleures pratiques de gestion visant à réduire les risques d'effets négatifs seront mises en œuvre comme indiqué dans le plan de gestion de l'environnement et de la sécurité (CEMP). Il s'agit notamment de minimiser l'éclairage du projet lors de sa conception, de minimiser les déversements de lumière en orientant les lumières vers le bas et aussi près que possible de la zone de travail. Les mesures d'atténuation mises en œuvre lors de la conception du projet continueront à s'appliquer pendant l'exploitation du site.</p> <p>Si des mesures d'atténuation sont prises, les effets négatifs résiduels de l'éclairage 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
Bruit Évalué conformément au paragraphe 5(1) et 5(2) de la LCEE 2012	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet est entièrement situé dans une zone industrielle et les émissions sonores liées au projet et associées à l'équipement pendant la construction du projet, au trafic ferroviaire et routier et au chargement/déchargement et au stockage des produits du bois pendant l'exploitation ne sont pas susceptibles d'avoir des incidences. Les émissions sonores estimées des sources liées au projet sont négligeables.</p> <p>Les meilleures pratiques de gestion visant à réduire les risques d'effets négatifs seront mises en œuvre comme indiqué dans le plan de gestion de l'environnement. Les travaux de construction seront menés pendant les heures normales d'ouverture de la VFPA (de 7 h à 20 h, à l'exclusion des dimanches et des jours fériés).</p> <p>Le bruit de la construction et de l'exploitation ne devrait avoir que des effets négatifs minimes en raison de l'emplacement du site du projet (à plus de 500 m des résidents).</p> <p>Si des mesures d'atténuation sont mises en place, les effets négatifs résiduels du bruit ne devraient pas être significatifs.</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Sols Évalué selon les besoins en vertu du paragraphe 5(1) de la LCEE 2012	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les activités de construction peuvent avoir des effets négatifs sur la qualité du sol. L'empreinte du projet est entièrement située dans une zone industrielle avec des perturbations existantes et des 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 (CEMP). Ces mesures comprennent le confinement et l'élimination des sols potentiellement contaminés.</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 Évaluation conformément au paragraphe 5(1) de la LCEE 2012	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le risque que le projet ait des effets négatifs sur la qualité des sédiments est limité, car les excavations liées au projet sont peu profondes (<50 cm) et ne sont pas proposées dans des zones où une contamination a été identifiée.</p> <p>Le risque de déversement est faible en raison de la nature des opérations et des mesures d'atténuation proposées dans le CEMP. Les produits de bois d'œuvre stockés dans l'installation ne seront pas traités et le risque d'effets négatifs sur la qualité des sédiments du fleuve Fraser est faible en raison de la mise en œuvre du plan de prévention et de lutte contre la pollution des eaux de ruissellement.</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 souterraines Évaluation conformément au paragraphe 5(1) de la LCEE 2012	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les excavations liées au projet sont peu profondes (<50 cm) et ne devraient pas interagir avec les eaux souterraines. Les eaux souterraines ne devraient pas être affectées par le projet.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Eaux de surface et masses d'eau Évaluation conformément au paragraphe 5(1) de la LCEE 2012	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les activités de construction et d'exploitation peuvent avoir des effets négatifs sur la qualité des eaux de surface. 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 l'installation de clôtures anti-érosion le long des limites de la zone de travail afin d'empêcher la dispersion des limons et des fines dans les milieux aquatiques, ainsi que la construction de systèmes de collecte et de traitement des eaux pluviales afin d'éliminer les contaminants avant le déversement dans le fleuve Fraser. Les produits du bois stockés dans l'installation ne seront pas traités et le risque de déversement est faible en raison de la nature des opérations et des mesures d'atténuation proposées dans le plan de gestion de l'environnement (CEMP). Les systèmes de collecte et de traitement des eaux pluviales permettront de gérer les eaux pluviales du site pendant l'exploitation. Avec la mise en place de mesures d'atténuation, les effets négatifs résiduels sur la qualité des eaux de surface ne devraient pas être significatifs.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Espèces/habitats à statut particulier Évaluation conformément au paragraphe 5(1) de la LCEE 2012 Évalué en vertu de l'article 79 de la loi sur les espèces en péril, le cas échéant	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	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. Un certain nombre d'oiseaux marins inscrits sur la liste fédérale et dont l'aire de répartition peut se chevaucher avec le site du projet sont l'effraie des clochers, le grand héron et l'engoulevent d'Amérique. Les 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 réalisation de relevés de nids avant le défrichage de toute végétation, la limitation du défrichage de la végétation à ce qui est	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

		<p>nécessaire pour le projet, le défrichage, l'essouchement et le nivellement pendant les périodes appropriées pour les oiseaux nicheurs, y compris l'engoulevent d'Amérique, et l'établissement d'une zone tampon riveraine à partir du fleuve Fraser.</p> <p>Grâce aux mesures d'atténuation mises en place, on ne s'attend pas à des effets négatifs résiduels sur les espèces/habitats à statut particulier.</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.) Évaluation conformément au paragraphe 5(1) de la LCEE 2012	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les activités de construction peuvent avoir des effets négatifs sur les ressources terrestres. Le projet est entièrement situé dans une zone industrielle avec une végétation minimale et de faibles valeurs d'habitat. Le rétablissement de la végétation de la baissière proposée contribuera au rétablissement d'une zone tampon riveraine le long du fleuve Fraser.</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 (CEMP). Ces mesures comprennent la réalisation de relevés de nids avant le défrichage de la végétation, la limitation du défrichage de la végétation à ce qui est nécessaire pour le projet, le défrichage pendant la période appropriée pour les oiseaux nicheurs et l'établissement d'une zone tampon riveraine à partir du fleuve Fraser.</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 Évaluation conformément au paragraphe 5(1) de la LCEE 2012	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet est entièrement situé sur un site industriel dépourvu de zones humides. Dans le cadre du plan de prévention de la pollution des eaux pluviales, une zone tampon riveraine sera maintenue le long de la rive du fleuve Fraser.</p> <p>Le projet ne devrait pas avoir d'incidence sur l'habitat des zones humides.</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Ressources aquatiques (plantes aquatiques, poissons et habitats des poissons, oiseaux d'eau, mammifères marins, etc.) Évaluation conformément au paragraphe 5(1) de la LCEE 2012	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les activités de construction et d'exploitation peuvent avoir des effets négatifs sur les ressources aquatiques.</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 l'installation de clôtures anti-érosion le long des limites de la zone de travail afin d'empêcher la dispersion des limons et des fines dans les milieux aquatiques, ainsi que le nivellement du site afin de stabiliser les zones perturbées et les sols exposés dès que possible après la construction. Une fois la construction achevée, 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 pendant l'exploitation.</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"/>

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
Santé et conditions socio-économiques Évalué conformément au paragraphe 5(1) et 5(2) de la LCEE 2012	<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"/>
Ressources archéologiques, physiques et culturelles Évalué conformément au paragraphe 5(1) et 5(2) de la LCEE 2012	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'empreinte du projet est entièrement située dans une zone industrielle avec des perturbations existantes et des remblais historiques. Les excavations liées au projet sont peu profondes (<50 cm) et ne devraient pas empiéter sur les matériaux indigènes. Des mesures d'atténuation visant à réduire le risque d'effets négatifs seront mises en œuvre comme indiqué dans le CEMP. Les mesures comprennent le respect d'un protocole de recherche fortuite. Avec la mise en place de mesures d'atténuation, on ne prévoit pas d'effets négatifs résiduels sur les ressources archéologiques.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Utilisation actuelle des terres et des ressources à des fins traditionnelles par les populations autochtones Évaluation conformément au paragraphe 5(1) de la LCEE 2012	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'empreinte du projet est entièrement située dans une zone industrielle avec des perturbations existantes et des remblais historiques. En outre, compte tenu de la très faible ampleur des effets résiduels sur les composantes environnementales, le projet ne devrait pas avoir d'effets négatifs sur l'utilisation actuelle des terres et des ressources à des fins traditionnelles par les populations autochtones.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
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. Des mesures d'atténuation seront mises en place pour réduire le risque d'effets négatifs liés au projet en raison d'accidents, en mettant en œuvre 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 ;

- L'éclairage ;
- Le bruit ;
- Les sols ;
- Eaux de surface et masses d'eau ;
- Ressources terrestres ; et
- Ressources aquatiques.

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

- Faible en raison des impacts sur les eaux de surface et les masses d'eau, les ressources terrestres et les ressources aquatiques, qui ne devraient pas être significatifs si des mesures d'atténuation sont mises en place, de la nature temporaire des activités de construction et de la mise en œuvre d'un plan de prévention de la pollution des eaux de ruissellement 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 ;
- De courte durée, car la construction du projet ne durera pas plus de douze mois et aura des effets opérationnels permanents limités sur la qualité de l'air, le bruit, la lumière, les eaux de surface et les masses d'eau, ainsi que sur les ressources aquatiques ;
- Fréquence continue pendant la construction et intermittente pendant l'exploitation ; et
- Réversible parce que les effets négatifs résiduels du projet seraient réversibles à l'avenir lorsque le projet sera déclassé et que les plans de gestion seront mis en œuvre.

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

7.3 Décision relative à l'examen environnemental

Lors de l'évaluation environnementale, la VFPA a examiné et pris en compte les informations pertinentes disponibles sur le projet proposé, a pris en considération les informations et les mesures d'atténuation proposées par le demandeur, ainsi que d'autres informations énumérées ailleurs dans le présent document, et conclut qu'avec la mise en œuvre des mesures d'atténuation proposées et des conditions du permis, le projet n'est pas susceptible d'avoir des effets négatifs importants sur l'environnement.

EXEMPLAIRE ORIGINAL SIGNÉ

ANDREA MACLEOD
GESTIONNAIRE, PROGRAMMES
ENVIRONNEMENTAUX

1er juin 2020

DATE DE LA DÉCISION

8 CONCLUSION

À l'issue de l'examen du projet et de l'environnement, la VFPA conclut qu'avec la mise en œuvre des mesures d'atténuation proposées et des conditions décrites dans le permis, le projet a répondu de manière appropriée à toutes les préoccupations identifiées.

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° 18-037**.

ANNEXE A
Plan de situation

COPIE



ANNEXE B
Liste des sources d'information

COPIE

La VFPA 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 au nom du locataire le 10 juin 2019
- Toute la correspondance relative au projet du 10 juin 2019 au 13 mai 2020
- Tous les plans et dessins étiquetés PER No.18-037-A à H
- Stormwater Pollution Prevention Plan, reçu le 25 février 2020, Centras Engineering Ltd.
- Plan d'exploitation ferroviaire préliminaire, 27 janvier 2020, Mott MacDonald
- Évaluation environnementale de l'air, 7 juin 2019, Tetra Tech
- Plan de gestion environnementale de la construction, 7 juin 2019, Pacific Land Group
- Mémo sur le drainage des eaux pluviales, 7 juin 2019, Centras Engineering Ltd.
- Rapport d'exploration géotechnique, 7 juin 2019, Braun Geotechnical
- Feuille de travail pour l'évaluation du bruit de la VFPA, 7 juin 2019
- Projet d'étude opérationnelle, reçu le 7 juin 2019, Creative Transportation Solutions Ltd.
- Plan de végétation, reçu le 7 juin 2019, Pacific Land Group
- Arch data request email, received June 20, 2019, Archaeology Branch - Ministry of Forests, Lands, Natural Resource Operations and Rural Development (Ministère des forêts, des terres, des opérations de ressources naturelles et du développement rural).
- Mise à jour de la phase I de l'ESA et échantillonnage des eaux souterraines, reçu. 25 juillet 2019, Hemmera
- Lettre intitulée "General Scope and Operational Background of Project & Environmental Review Application (PP #18-037) - Goodrich Terminal...", 10 juin 2019, Pacific Land Resource Group Inc.
- Correspondance clé :
 - Courriel daté du 2020-05-14, de Rosa Shih à Deborah Renn, "RE : [External] - RE : 18-037 - Goodrich Terminals - Lumber Transload Facility and Rail Spur - SPPP Questions".
 - Courriel daté du 2019-08-21, d'Oleg Verbenkov à Deborah Renn, "RE : 18-037 - Goodrich Terminals paving of site and installation of a rail spur - Additional Information Required" avec les pièces jointes suivantes :
 - 21 août 2019 Réponses à la resoumission
 - Potentiel archéologique - Évaluation préliminaire
 - Réponse de CN Rail