



Le 3 octobre 2023

Objet : PER N° 20-189 : Agrandissement du plan d'eau de Seaspan Vancouver Drydock

M. Hebson,

La présente lettre fait état de ma décision concernant la demande de la Vancouver Drydock Company Ltd. Partnership (Seaspan) en vue de développer les activités de Vancouver Drydock situé à l'extrémité sud de l'avenue St. Georges, à North Vancouver.

Les détails de la demande sont décrits dans le rapport d'examen environnemental et d'examen de projet du 27 septembre 2023 préparé par le personnel de l'Administration portuaire, et j'ai tenu compte de l'ensemble du rapport pour prendre ma décision. Cette décision était difficile à prendre en raison de l'opposition considérable de l'opinion publique au projet.

Sur la base de mon examen du rapport du personnel de l'Administration portuaire, j'ai considéré que les facteurs suivants étaient favorables à l'approbation de la demande.

- Le projet permettrait d'augmenter la capacité de cale sèche afin d'accueillir des navires supplémentaires et de regrouper les activités de réparation de navires sur le site de la cale sèche, ce qui augmenterait la capacité de construction navale sur le site de Seaspan situé sur l'avenue Pemberton.
- Bien qu'il y ait eu récemment un développement considérable de logements résidentiels à proximité de la cale sèche de Seaspan, le projet est situé sur des terrains industriels et dans une zone désignée comme industrielle dans le plan d'utilisation des sols de l'Administration portuaire.
- Seaspan a envisagé le déplacement de la cale sèche à l'est, à l'écart des zones résidentielles, mais a démontré que ce projet ne pouvait pas être mené à bien à cet endroit en raison de contraintes opérationnelles et économiques.
- Seaspan a investi du temps et des efforts supplémentaires pour mobiliser les membres du public et a mis au point des mesures significatives pour réduire les répercussions du projet et répondre à leurs préoccupations. Les mesures proposées comprennent des améliorations des activités menées à l'heure actuelle afin d'en réduire les effets.
- Avec les mesures d'atténuation en place et selon les conditions du projet, aucun effet négatif significatif n'est attendu.

D'autre part, j'ai également pris en compte les facteurs qui plaident en faveur d'un rejet de la demande :

- Le projet suscite une forte opposition de la part du public, notamment en raison des nombreuses préoccupations concernant l'impact des activités actuelles sur l'utilisation et la jouissance par le public des résidences Shipyards et des espaces extérieurs au sein de la communauté, et du fait que le projet d'agrandissement ne ferait qu'aggraver ces répercussions. Les observations du public sont résumées dans le rapport d'examen environnemental et

d'examen de projet et portent notamment sur la proximité du projet avec la communauté résidentielle Shipyards,

100 The Pointe, 999 Canada Place | Vancouver, B.C. Canada V6C 3T4 | portvancouver.com

Canada

COPIE

les incidences du bruit, des émissions atmosphériques et de l'éclairage, les répercussions sur l'environnement aquatique et la faune, le manque de communication entre Seaspan et la communauté, et les préoccupations concernant le processus de mobilisation du public lui-même.

- Les communications reçues du maire de la ville de North Vancouver, de deux conseillers municipaux et du ministre Jonathan Wilkinson concernant les préoccupations du public ainsi que les commentaires de la ville de North Vancouver sur les effets potentiels sur le trafic routier, les répercussions environnementales, les plans d'urgence et les interventions en cas d'incendie.
- Les commentaires des groupes autochtones concernant les incidences potentielles du bruit, des émissions atmosphériques et de l'éclairage, les effets sur la faune, la qualité de l'eau et l'habitat des poissons, les déversements et les interventions en cas de déversement, ainsi que les effets cumulatifs.
- Bien qu'ils ne soient pas significatifs, des effets résiduels négatifs sont attendus sur plusieurs composantes de l'environnement, notamment la qualité de l'air, l'éclairage, le bruit, les sédiments marins, les eaux de surface et les masses d'eau, les ressources aquatiques, la santé et les conditions socioéconomiques, ainsi que les accidents et les dysfonctionnements.

Après avoir examiné attentivement l'information et les facteurs décrits ci-dessus, j'ai décidé d'approuver le projet d'agrandissement du plan d'eau de Seaspan Vancouver Drydock, sous réserve de 61 conditions d'autorisation.

Pour prendre cette décision, j'ai accordé une importance particulière aux mesures d'atténuation et aux conditions du permis qui répondent aux préoccupations du public concernant les incidences du bruit, des émissions atmosphériques et de l'éclairage, et au fait que Seaspan prévoit d'appliquer plusieurs mesures d'atténuation à ses activités actuelles ainsi qu'à celles liées aux nouvelles cales sèches. Seaspan a mené un processus supplémentaire de mobilisation du public afin de recueillir les commentaires de la collectivité sur les mesures d'atténuation proposées et a tenu compte de ces commentaires lors de l'élaboration et de l'affinement des mesures.

L'avis du public et les modifications apportées au projet par Seaspan ont permis de réduire les effets potentiels au-delà de ce qui avait été initialement proposé.

J'ai également accordé une grande importance à l'emplacement du projet et à l'utilisation de la zone pour prendre cette décision. Le site actuel de Vancouver Drydock et le projet proposé sont situés dans une zone industrielle connue. Bien que le développement récent de la communauté Shipyards ait augmenté l'occupation résidentielle à proximité du site du projet, la zone a été utilisée historiquement à des fins industrielles pendant des décennies, et la zone du projet d'agrandissement proposée est désignée comme telle dans le plan d'utilisation des sols de l'Administration portuaire.

Enfin, j'estime que les préoccupations soulevées par la ville de North Vancouver et les groupes autochtones, ainsi que les effets potentiels sur l'environnement, ont été pris en compte de manière appropriée grâce aux mesures d'atténuation et aux conditions incluses dans le permis de projet.

Je reconnais le temps et les efforts consacrés par les membres du public pour dialoguer avec l'Administration portuaire et Seaspan au sujet du projet et exprimer leurs préoccupations. L'avis du public a constitué un élément important de ce processus d'examen et les commentaires ont servi à informer l'évaluation, les mesures d'atténuation et les conditions du permis, ainsi que la décision d'approuver le projet.

Cordialement,

exemplaire original signé

Andrea MacLeod

Copie



Permis concernant l'examen environnemental et l'examen de projet

| | |
|---|---|
| PER n° : | 20-189 |
| Locataire/détenteur du permis : | Seaspan Vancouver Drydock Company |
| Projet : | Agrandissement du plan d'eau de Seaspan Vancouver Drydock |
| Emplacement du projet : | 203, East Esplanade, North Vancouver |
| Désignations de l'utilisation des sols : | Secteurs industriels |
| Demandeur : | Seaspan Vancouver Drydock Company |
| Catégorie d'examen : | C |
| Date d'expiration : | 30 septembre 2026 |
| Description du projet | |
| <p>Aux fins du présent permis de projet (le « permis »), le projet s'entend comme comprenant les travaux suivants sur la propriété de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser (l'« Administration portuaire ») :</p> <ul style="list-style-type: none">• Installation de six nouveaux pieux en acier• Installation de deux nouvelles cales sèches<ul style="list-style-type: none">• Une grande cale sèche d'environ 100 m de long, 30 m de large et 10 m de haut.• Une petite cale sèche d'environ 55 m de long, 22 m de large et 8 m de haut.• Installation d'un nouveau ponton de service mesurant environ 98 m de long, 13 m de large et 4 m de haut.• Installation de trois rampes pour relier le ponton de service aux cales sèches et au quai• Installation ou déplacement d'installations de services publics (eau, électricité, eaux de ruissellement, eaux de traitement, etc.)• Installation ou déplacement de l'éclairage• Installation de quatre panneaux suspendus en filet saisonniers pour le frai du hareng sur le quai de service ou à d'autres endroits appropriés dans le plan d'eau au cours d'une période d'essai• Installation et utilisation de plusieurs types de mesures d'atténuation du bruit, y compris des panneaux et des rideaux mobiles, ainsi que de l'équipement facilitant la surveillance de l'environnement et du bruit | |
| Conditions d'examen environnemental et d'examen de projet | |

L'Administration portuaire a entrepris et achevé un examen du projet conformément à la *Loi maritime du Canada* et à l'article 5 du Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires et, le cas échéant, à l'article 82 de la *Loi sur l'évaluation d'impact*.

Si, à tout moment, le détenteur du permis ne respecte pas l'une des conditions relatives au projet et à l'environnement énoncées dans le permis ci-dessous, ou si l'Administration portuaire détermine que le détenteur du permis a fourni des renseignements incomplets, incorrects ou trompeurs concernant le projet, l'Administration portuaire peut, à sa seule et entière discrétion, annuler son autorisation pour le projet ou modifier les conditions relatives au projet et à l'environnement auxquelles cette autorisation est soumise.

Conformément à l'article 29 du Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires, l'Administration portuaire peut également annuler son autorisation pour le projet, ou modifier les conditions relatives au projet et à l'environnement auxquelles cette autorisation est soumise, si de nouveaux renseignements sont mis à la disposition de l'Administration portuaire à tout moment en ce qui concerne les effets négatifs potentiels du projet sur l'environnement et sur d'autres aspects.

Voici les conditions relatives à l'examen du projet et à l'examen environnemental que le détenteur du permis doit respecter pour atténuer les effets négatifs potentiels ou prévisibles sur l'environnement et d'autres effets.

Les lignes directrices de l'Administration portuaire et les normes relatives aux dessins de l'ouvrage fini auxquelles il est fait référence dans le présent document peuvent être consultées à l'adresse

| N° | Conditions générales |
|----|--|
| 1. | Le détenteur du permis doit disposer d'un bail, d'une licence ou d'un accord d'accès valide pour le site du projet avant d'accéder au site du projet ou de commencer la construction ou toute autre activité physique sur le site du projet. Le présent permis ne limite en rien les obligations du détenteur du permis ou les droits de l'Administration portuaire en vertu de ce bail, de cette licence ou de cet accord d'accès. |
| 2. | Le détenteur du permis doit, à tout moment et à tous égards, se conformer à tous les statuts, lois, réglementations et ordonnances en vigueur, y compris toutes les lois et réglementations applicables en matière d'environnement, de travail et de sécurité. |
| 3. | Le présent permis n'approuve ni ne garantit en aucune manière la conception, l'ingénierie ou la construction du projet et personne ne peut se fonder sur le présent permis à d'autres fins que le fait que l'Administration portuaire a autorisé la construction du projet, conformément aux modalités du présent permis. |
| 4. | Le détenteur du permis doit indemniser et dégager l'Administration portuaire de toute responsabilité en ce qui concerne les réclamations, pertes, coûts, amendes, pénalités ou autres responsabilités, y compris les frais de justice, résultant de ce qui suit : a) tout dommage corporel ou décès, tout dommage matériel ou toute perte ou tout dommage découlant du projet ou lié d'une manière ou d'une autre au projet; et b) toute violation par le détenteur du permis des obligations qui lui incombent en vertu du présent permis. |
| 5. | Le détenteur du permis est responsable de la localisation de tous les services sur le site et installations de services publics existants, y compris ceux qui se trouvent sous terre. Le détenteur du permis doit fournir un plan des données d'arpentage de l'infrastructure qui comprend les données topographiques et de localisation des installations de services publics basées sur des levés conformes aux normes relatives aux dessins de l'ouvrage fini de l'Administration portuaire. Le détenteur du permis est responsable de la réparation ou du remplacement de tout dommage causé aux installations des services publics et à l'équipement existant, à la satisfaction de l'Administration portuaire, et résultant de la construction et de l'exploitation du projet. |
| 6. | Le détenteur du permis doit entreprendre et mener à bien le projet de manière professionnelle, opportune et diligente, conformément aux normes et spécifications applicables énoncées dans les sections ci-dessus intitulées Description du projet et Sources d'information, y compris les plans et dessins ci-joints numérotés PER n° 20-189- A à C . Le détenteur du permis ne doit pas mener d'autres activités physiques, sauf autorisation expresse de l'Administration portuaire. |
| 7. | Le détenteur du permis doit coopérer pleinement avec l'Administration portuaire en ce qui concerne tout examen par l'Administration portuaire de la conformité du détenteur du permis avec le présent permis, notamment en fournissant des renseignements et de la documentation en temps opportun, comme l'exige l'Administration portuaire. Le détenteur du permis est seul responsable de la démonstration de sa conformité avec le présent permis. |
| 8. | Le détenteur du permis doit examiner le permis avec tous les employés, agents, entrepreneurs, titulaires de licences et invités travaillant sur le site du projet, avant que ces parties ne participent à des travaux de construction ou à d'autres activités physiques sur le site du projet. Le détenteur du permis doit être le seul responsable du respect du permis par tous ses employés, agents, entrepreneurs, titulaires de licence et invités. |

| | | |
|-----|--|--|
| 9. | Le détenteur du permis doit mettre à disposition une copie du présent permis à la demande de toute autorité réglementaire (telle qu'un agent des pêches). | |
| 10. | Sauf indication contraire, le détenteur du permis doit fournir les plans, les documents et les avis requis en vertu du présent permis sur notre portail de conformité et de surveillance à l'adresse suivante https://eper.portvancouver.com . | |
| 11. | Sauf indication contraire, tous les plans, calendriers et autres documents relatifs au projet que le détenteur du permis est tenu de fournir en vertu du présent permis, ainsi que toutes les mises à jour ultérieures, doivent être jugés satisfaisants par l'Administration portuaire. | |
| 12. | Le détenteur du permis doit préparer et soumettre à l'Administration portuaire un formulaire d'autodéclaration démontrant le respect des conditions à chacune des phases suivantes du projet : a) Conditions préalables à la construction (le rapport doit être soumis au minimum 15 jours ouvrables avant le début de la construction ou de toute activité physique, et au maximum 90 jours ouvrables avant la construction ou toute activité physique) b) Conditions pendant la construction (le formulaire d'autodéclaration doit être soumis à la moitié de la phase de construction) c) Conditions à l'achèvement du projet (le formulaire d'autodéclaration doit être soumis dans les 60 jours ouvrables suivant l'achèvement de la construction) d) Conditions préalables à l'exploitation (le rapport doit être soumis 15 jours ouvrables avant le début de l'exploitation des nouvelles cales sèches) | |
| 13. | L'Administration portuaire doit disposer d'un accès illimité aux documents relatifs à la conformité environnementale et au site du projet, à tout moment pendant la construction et sans préavis. | |
| 14. | Le détenteur du permis doit tenir à jour et conserver tous les documents associés aux actions ou activités entreprises pour assurer la conformité ou qui indiquent une non-conformité aux conditions du permis de projet, ou produits par ces actions ou activités. Ces registres doivent être mis à disposition à la demande de l'Administration portuaire. | |
| 15. | Toutes les conditions du présent permis qui, expressément ou de par leur nature, survivent à l'expiration ou à la résiliation du présent permis resteront en vigueur après l'expiration ou la résiliation du présent permis. | |
| 16. | Le détenteur du permis doit respecter toutes les mesures d'atténuation proposées, telles que décrites dans le tableau des mesures d'atténuation du rapport d'examen de la mobilisation du public (daté du 22 février 2023), applicables à ce permis et à d'autres activités liées aux cales sèches. | |
| 17. | Le détenteur du permis doit informer les personnes intéressées de la délivrance du permis par le biais de la lettre d'information électronique <i>Seaspan Signal</i> , de la lettre d'information électronique <i>Drydock</i> et par courriel aux personnes figurant dans la base de données des parties intéressées de Seaspan, constituée au cours de la procédure de délivrance du permis. Les personnes figurant dans la base de données doivent être informées dans les 48 heures suivant la délivrance du permis et dans les bulletins d'information électroniques mensuels suivants. | |
| | Conditions - avant le début de la construction ou de toute activité physique | Délai de soumission (jours ouvrables) |
| 18. | Le détenteur du permis doit soumettre des plans de construction pour les travaux proposés, conformément aux normes de l'Administration portuaire relatives aux dessins de l'ouvrage fini. Ces dessins doivent être signés, scellés et approuvés pour la construction par un ingénieur professionnel autorisé à exercer dans la province de la Colombie-Britannique. En outre, ces dessins doivent être soumis en format AutoCAD et PDF et doivent être nommés conformément au système de numérotation des dessins de l'ouvrage fini défini à la section 2.10 des normes relatives aux dessins de l'ouvrage fini de l'Administration portuaire. | 40 jours ouvrables avant le début de la construction ou de toute activité physique |

Administration portuaire Vancouver-Fraser
Permis concernant l'examen environnemental et

| | | |
|-----|--|--|
| 19. | Le détenteur du permis doit soumettre un rapport géotechnique pour l'étendue des travaux proposés. Ce rapport doit être signé et scellé par un ingénieur professionnel autorisé à exercer dans la province de la Colombie-Britannique. | 40 jours ouvrables avant le début de la construction ou de toute activité physique |
| 20. | Le détenteur du permis doit fournir une ébauche de plan de communication des travaux de construction conformément aux lignes directrices de l'Administration portuaire en matière de mobilisation du public. Le plan doit décrire la manière dont le détenteur du permis mobilisera et communiquera avec le public et | 40 jours ouvrables avant le début des activités de |
| | <p>les intervenants (y compris la ville de North Vancouver, le Comité de liaison du secteur riverain de la rive nord de l'Administration portuaire et le nouveau groupe de travail communautaire), de la phase préalable à la construction jusqu'à l'achèvement de celle-ci.</p> <p>Le plan doit être mis à jour si nécessaire et à la demande de l'Administration portuaire afin de garantir que le public et les parties prenantes soient informés le plus tôt possible.</p> <p>Le détenteur du permis doit réaliser le projet conformément au plan de communication des travaux de construction, y compris toute mise à jour ultérieure demandée et approuvée à la satisfaction de l'Administration portuaire. Un rapport semestriel (tous les six mois) résumant les activités de communication sur la construction doit être fourni à l'Administration portuaire aux fins d'examen pendant une période de deux ans.</p> | construction ou toute activité physique |
| 21. | Le détenteur du permis doit fournir une ébauche de notification de construction à la satisfaction de l'Administration portuaire, conformément aux lignes directrices de l'Administration portuaire en matière de mobilisation du public. | 20 jours ouvrables avant le début de la construction ou de toute activité physique |
| 22. | <p>Le détenteur du permis doit distribuer un avis de notification concernant les travaux de construction aux résidents et aux entreprises d'une zone située dans un rayon de 500 m autour de l'emplacement du projet, au minimum, ainsi qu'aux personnes intéressées figurant dans la base de données du projet.</p> <p>Pour ce faire, il convient d'utiliser la même méthode de diffusion que celle utilisée pour les avis de notification relatifs à la période de mobilisation du public supplémentaire distribués en 2022 (c'est-à-dire le courrier personnalisé de Postes Canada), à la satisfaction de l'Administration portuaire.</p> <p>Le détenteur du permis doit signaler à l'Administration portuaire l'achèvement de cette notification.</p> | 10 jours ouvrables avant le début de la construction ou de toute activité physique |
| 23. | Avant le début de toute activité liée aux navires, le détenteur du permis doit contacter les Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) de la Garde côtière canadienne (GCC), (courriel : NAVWARN.MCTSPRinceRupert@innav.gc.ca ; Téléphone : 250-627-3070) concernant l'émission d'un avis aux navigateurs pour informer la communauté maritime des dangers potentiels associés au projet. Le service des Opérations maritimes de l'Administration portuaire doit être mis en copie (navigation.review@portvancouver.com). | Conformément aux exigences de la Garde côtière |

| | | |
|--|--|--|
| 24. | <p>Le détenteur du permis doit soumettre un plan de transit et de construction maritime, à la satisfaction de l'Administration portuaire, qui comprend les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Zones de transit et de construction b) Dates et heures d'opération c) Description des activités en cours d) Équipement et navires participants (les dimensions doivent être indiquées) e) Détermination des dangers liés à la navigation et des mesures d'atténuation des risques f) Coordonnées en cas d'urgence g) Méthode de communication privilégiée avec les utilisateurs maritimes h) Méthode de communication des mises à jour aux utilisateurs maritimes concernés i) Demandes spéciales et renseignements supplémentaires <p>Le détenteur du permis doit réaliser le projet conformément au plan de transit et de construction maritime, y compris toute modification ultérieure approuvée par l'Administration portuaire.</p> | 30 jours ouvrables avant le début des activités liées aux navires |
| 25. | <p>Le détenteur du permis doit fournir à l'Administration portuaire un calendrier du projet indiquant les dates de début prévues pour toutes les phases principales du projet, telles qu'indiquées par l'Administration portuaire. Le détenteur du permis doit informer l'Administration portuaire de toute modification importante du calendrier du projet et, sur demande, fournir un calendrier actualisé du projet.</p> | 20 jours ouvrables avant le début des activités de construction |
| | | ou de toute activité physique. |
| 26. | <p>Le détenteur du permis doit soumettre un plan de gestion environnementale des travaux de construction actualisé qui comprend une description des méthodes de forage et des mesures d'atténuation pour contenir, collecter et éliminer les déblais de forage, ainsi qu'une description et des mesures d'atténuation pour l'éclairage du projet pendant la construction, à la satisfaction de l'Administration portuaire.</p> <p>Le détenteur du permis doit réaliser le projet conformément au plan, à toutes les mesures décrites dans le plan, et à toute modification ultérieure apportée au plan, à la satisfaction de l'Administration portuaire.</p> | 20 jours ouvrables avant le début de la construction ou de toute activité physique |
| Conditions - pendant la construction ou toute activité physique | | |
| 27. | <p>Le détenteur du permis doit aviser l'Administration portuaire du début de la construction ou de toute activité physique (par exemple, la mobilisation sur le site du projet).</p> | |
| 28. | <p>Toutes les activités générales de construction et les activités physiques liées au projet doivent être menées du lundi au samedi, entre 7 h et 20 h. Aucune activité de construction ou activité physique ne doit avoir lieu le dimanche ou les jours fériés dans la province de la Colombie-Britannique ou au Canada. Ces heures ne doivent pas être modifiées sans approbation préalable de l'Administration portuaire.</p> <p>Pour demander l'autorisation de réaliser des activités en dehors de ces horaires, le détenteur de permis doit présenter une demande écrite au moins 30 jours ouvrables avant la date de début souhaitée.</p> | |
| 29. | <p>Le détenteur du permis doit aviser l'Administration portuaire de toute plainte ou demande de renseignements émanant de la communauté et des parties prenantes, dans les deux jours ouvrables suivant la réception ou conformément au plan de communication relatif aux travaux de construction. Le détenteur du permis doit indiquer à l'Administration portuaire la date à laquelle la réponse a été fournie et la manière dont chaque plainte ou demande de renseignements a été traitée.</p> | |
| 30. | <p>Le détenteur de permis doit donner la possibilité aux groupes autochtones intéressés d'assurer la surveillance et d'être présents sur le site du projet en tout temps pendant les travaux réalisés dans l'eau.</p> | |

| | |
|-----|---|
| 31. | Le détenteur du permis doit fournir des rapports de surveillance environnementale aux groupes autochtones intéressés. |
| 32. | Le détenteur du permis peut placer des remorques de construction temporaires sur le site du projet tant que ce permis reste en vigueur, à condition que ces remorques répondent à tous les critères énoncés dans les critères de l'Administration portuaire relatifs aux remorques de construction temporaires, disponibles à l'adresse suivante : https://www.portvancouver.com/permitting-and-reviews/building-permits/ . Si un ou plusieurs critères ne sont pas remplis, l'obtention d'un permis de construire de l'Administration portuaire est nécessaire. |
| 33. | Le détenteur du permis est responsable de la localisation de tous les services sur le site et installations de services publics existants, y compris ceux qui se trouvent sous terre. Le détenteur du permis doit fournir un plan des données d'arpentage de l'infrastructure qui comprend les données topographiques et de localisation des installations de services publics basées sur des levés conformes aux normes relatives aux dessins de l'ouvrage fini de l'Administration portuaire. Le détenteur du permis est responsable de la réparation ou du remplacement de tout dommage causé aux installations des services publics et à l'équipement existant, à la satisfaction de l'Administration portuaire, et résultant de la construction et de l'exploitation du projet. |
| 34. | Lors de toute activité liée aux navires, le détenteur du permis doit respecter les exigences suivantes : <ul style="list-style-type: none"> a) Positionner les navires et l'équipement associés au projet de manière à ne pas obstruer la ligne de vue des aides à la navigation ou des balises; b) Présenter en permanence des dispositifs lumineux et diurnes appropriés; c) Surveiller en permanence le canal VHF utilisé pour les communications des SCTM dans la zone concernée et y participer si nécessaire; d) Connaître les mouvements des navires dans les zones concernées par le projet; e) Planifier et exécuter le projet de manière à ne pas entraver la navigation et à ne pas gêner les opérations des navires; f) Pendant la nuit, sauf si les travaux sont effectués en continu, s'assurer que la plateforme et l'équipement associé |
| | sont amarrés en dehors du chenal de navigation et éclairés conformément à toutes les réglementations applicables. |
| 35. | Le détenteur du permis, ou son entrepreneur, doit retenir les services d'un professionnel de l'environnement qualifié pour surveiller les activités du projet afin de s'assurer que les travaux sont réalisés conformément au présent permis. Les activités de surveillance doivent se dérouler conformément aux exigences du contrôleur environnemental, du plan de gestion environnementale des travaux de construction ou de l'Administration portuaire, avec une surveillance à temps plein lorsque les travaux en cours sont susceptibles d'avoir des effets néfastes sur le poisson ou son habitat. |
| 36. | Le détenteur du permis doit fournir des rapports de surveillance environnementale à l'Administration portuaire comme spécifié dans le plan de gestion environnementale des travaux de construction ou plus fréquemment si l'Administration portuaire l'exige. En outre, un rapport de synthèse portant sur l'ensemble de la période de surveillance est transmis à l'Administration portuaire dans les 30 jours suivant la fin de la période de surveillance. |

| | |
|-----|--|
| 37. | <p>La principale méthode d'installation des pieux recommandée correspond à l'utilisation d'un vibrofonceur. Si l'enfoncement de pieux par battage est nécessaire, les mesures d'atténuation supplémentaires suivantes doivent être mises en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Effectuer une surveillance hydroacoustique pendant l'enfoncement des pieux par battage afin de contrôler le bruit sous-marin. b) Installer et utiliser un dispositif d'atténuation sonore efficace (par exemple, un rideau de bulles) pour réduire les niveaux de pression sonore de crête à moins de 206 dB re: 1 µPa et un SELcum de 186 dB re: µPa2s à l'extérieur du dispositif d'atténuation sonore pour protéger les poissons et les pinnipèdes. c) Établir une zone d'exclusion des cétacés (par exemple, un périmètre autour de la source de bruit) avant le battage des pieux, où les niveaux sonores ne doivent pas dépasser 160 dB RMS re: 1 µPa à la limite de la zone d'exclusion des cétacés pendant le battage des pieux. Surveiller les cétacés dans la zone d'exclusion des cétacés pendant au moins 30 minutes avant le début du battage des pieux. Si un cétacé pénètre dans la zone d'exclusion des cétacés, suspendre temporairement le battage des pieux jusqu'à ce que l'animal ait quitté la zone d'exclusion ou qu'il n'ait pas été observé pendant 30 minutes. d) L'utilisation d'une procédure de démarrage souple doit être mise en œuvre, selon laquelle l'énergie d'impact est progressivement augmentée sur une période de 10 minutes. La procédure de démarrage souple doit également être mise en œuvre à chaque fois qu'il y a une pause de 30 minutes ou plus pendant le battage de pieux. e) Si la surveillance hydroacoustique indique des niveaux sonores supérieurs aux seuils susmentionnés, le battage de pieux doit cesser et ne reprendre qu'après la mise en œuvre de mesures d'atténuation supplémentaires visant à réduire efficacement les niveaux sonores en deçà des seuils susmentionnés. <p>Les mesures ci-dessus doivent également être mises en œuvre pour l'installation de pieux avec un vibrofonceur si plusieurs pieux sont installés simultanément, à moins que cinq jours consécutifs de contrôle hydroacoustique ne démontrent, à la satisfaction de l'Administration portuaire, que les seuils susmentionnés ne sont pas dépassés.</p> |
| 38. | <p>Les rapports concernant cette surveillance doivent être communiqués à l'Administration portuaire. Avant le début de l'installation des pieux (avec un vibrofonceur ou par battage), le détenteur du permis doit retenir les services d'un expert-conseil qualifié en vibrations pour mesurer et surveiller toute vibration potentielle du sol à proximité des fondations du bâtiment le plus proche pendant ces activités, et pour déterminer les vibrations maximales autorisées afin de réduire le risque d'impact sur les bâtiments voisins.</p> <p>Les rapports portant sur cette surveillance seront fournis à l'Administration portuaire pour examen à la fin des activités d'installation des pieux, et affichés sur la page du site Web du projet de Seaspan.</p> |
| 39. | <p>Le détenteur du permis doit immédiatement cesser les travaux et informer l'Administration portuaire s'il a de bonnes raisons de penser que le projet a porté atteinte aux poissons ou à leur habitat, y compris l'observation de poissons en détresse, blessés ou morts. Le détenteur du permis ne doit pas reprendre les travaux avant d'avoir reçu l'autorisation de l'Administration portuaire.</p> |
| 40. | <p>Le détenteur du permis doit mener toutes les activités impliquant l'utilisation de béton, de ciment, de mortiers et d'autres matériaux de construction contenant du ciment Portland ou de la chaux de manière à ne pas déposer de sédiments, de débris, de béton (durci ou non) et de particules fines de béton dans l'environnement aquatique, que ce soit directement ou indirectement. L'eau qui est entrée en contact avec du béton non durci ou partiellement durci, du ciment Portland ou des matériaux de construction contenant de la chaux (comme l'eau qui peut être utilisée pour le lavage des granulats exposés,</p> |
| | <p>la cure humide, le lavage des équipements et des camions) ne doit pas pénétrer dans l'environnement aquatique. Le détenteur du permis doit prévoir des installations de confinement sur le site pour les eaux de lavage des camions de livraison de béton, de l'équipement de pompage du béton et d'autres outils et équipement, le cas échéant.</p> |
| 41. | <p>Le détenteur du permis doit recouvrir tout pieu ou tuyau creux exposé afin d'éviter que la faune ne s'y retrouve piégée.</p> |

| | | |
|-----|---|---|
| 42. | Le détenteur du permis ne doit pas autoriser pas les barges ou autres navires utilisés dans le cadre du projet à s'échouer sur le rivage ou le fond marin, ou à perturber de quelque manière que ce soit le rivage ou le fond marin (y compris les perturbations résultant du sillage des hélices des navires), à l'exception des perturbations raisonnablement nécessaires résultant de l'utilisation des bèches des barges. | |
| 43. | Les travaux en milieu aquatique doivent être réalisés pendant la période posant le moins de risque pour les poissons et leur habitat, à savoir entre le 16 août et le 28 février, sauf autorisation écrite de Pêches et Océans Canada (MPO) ou de l'Administration portuaire. L'Administration portuaire doit être informée de toute dérogation du MPO autorisant des travaux réalisés en dehors de la période de moindre risque. | |
| 44. | Le détenteur du permis ne doit pas perturber le fond marin au-delà du site du projet. | |
| 45. | Sans limiter le caractère général de la condition de permis n° 2, si des matériaux contaminés suspects sont découverts, le détenteur du permis doit confiner, tester et éliminer ces matériaux dans des installations hors site agréées appropriées et tenir un registre de l'élimination hors site. L'Administration portuaire doit être informée de ces activités et recevoir les documents nécessaires après leur achèvement. | |
| 46. | Sans limiter la généralité de la condition n° 2 du permis, le détenteur du permis ne doit pas, directement ou indirectement, permettre ce qui suit : (a) le rejet ou l'autorisation de rejet de toute substance nocive de tout type dans des eaux où vivent des poissons conformément au paragraphe 36(3) de la <i>Loi sur les pêches</i> ; ou (b) toute perturbation du poisson ou de son habitat conformément au paragraphe 35(1) de la <i>Loi sur les pêches</i> . | |
| | Conditions - avant l'exploitation des nouvelles cales sèches | Délai de soumission (jours ouvrables) |
| 47. | Le détenteur du permis doit présenter un plan de sécurité incendie actualisé qui inclut les cales sèches supplémentaires et le ponton de service (y compris tout l'équipement de lutte contre l'incendie). Le service d'incendie de la ville de North Vancouver doit également recevoir une copie du document mis à jour. | Au moins 40 jours ouvrables avant le début des activités |
| 48. | Le détenteur du permis doit effectuer une analyse fondée sur les risques en vue de l'élaboration d'un profil exhaustif des dangers et des risques sur le site, afin de faciliter la planification des interventions d'urgence. Le détenteur du permis doit présenter ce profil de danger et de risque à la satisfaction de l'Administration portuaire. Le service d'incendie de la ville de North Vancouver doit également recevoir une copie du document. | Au moins 40 jours ouvrables avant le début des activités |
| 49. | Le détenteur du permis doit organiser une réunion avec l'Administration portuaire et les services d'incendie de la ville et du district pour discuter de la coordination des interventions en cas d'incendie maritime. Le détenteur du permis doit fournir un plan d'intervention coordonné fondé sur les résultats de la réunion et regrouper les plans de sécurité incendie et d'intervention en cas d'incendie existants en un seul document, à la satisfaction de l'Administration portuaire. | L'ébauche de plan doit être soumise au moins 40 jours avant le début des activités. |
| 50. | Le détenteur du permis doit fournir une ébauche de plan de communication des activités conformément aux lignes directrices de l'Administration portuaire en matière de mobilisation du public. Le plan doit décrire la manière dont le détenteur du permis mobilisera et communiquera avec le public et les intervenants | Au moins 40 jours ouvrables |

| | | |
|-----|---|---|
| | <p>(y compris la ville de North Vancouver, le Comité de liaison du secteur riverain de la rive nord de l'Administration portuaire et le nouveau groupe de travail communautaire) pendant les activités.</p> <p>Le plan doit également préciser comment le détenteur du permis communiquera les données de la station de surveillance du bruit au groupe de travail communautaire (conformément à la condition n° 56). Le plan doit être mis à jour si nécessaire et à la demande de l'Administration portuaire afin de garantir que le public et les parties prenantes soient informés le plus tôt possible en ce qui concerne les activités.</p> <p>Le détenteur du permis doit mener les activités conformément au plan de communication des activités, y compris toute mise à jour ultérieure demandée et approuvée à la satisfaction de l'Administration portuaire. Un rapport semestriel (tous les six mois) résumant les activités de communication sur les activités doit être fourni à l'Administration portuaire aux fins d'examen pendant une période de deux ans après la mise en œuvre du projet.</p> | avant le début des activités |
| 51. | <p>Le détenteur du permis doit fournir un plan de gestion des émissions atmosphériques conforme aux directives de l'Administration portuaire et accepté par cette dernière. Le détenteur du permis doit veiller à ce que le projet soit réalisé conformément au plan, y compris toute modification ultérieure acceptée par l'Administration portuaire.</p> <p>Le plan de gestion des émissions atmosphériques comprend la surveillance de la qualité de l'air, selon les paramètres, emplacements et durée recommandés par un professionnel qualifié, à la satisfaction de l'Administration portuaire. Les rapports associés au plan de gestion des émissions atmosphériques doivent être fournis à l'Administration portuaire et publiés sur le site Web du projet de Seaspan.</p> | Au moins 60 jours ouvrables avant le début des activités |
| 52. | Avant de finaliser la conception de l'éclairage, le détenteur du permis doit mettre à jour l'évaluation de l'éclairage afin d'inclure tous les dispositifs d'éclairage associés au projet (par exemple, les cales sèches, les feux de ponton avec une hauteur de poteau révisée, etc.) L'évaluation actualisée, y compris le tracé photométrique et le plan d'éclairage, doit être réalisée à la satisfaction de l'Administration portuaire. | Au moins 40 jours ouvrables avant de finaliser la conception de l'éclairage |
| | Conditions – Après l'achèvement | Délai de soumission (jours ouvrables) |
| 53. | Le détenteur du permis doit signaler à l'Administration portuaire l'achèvement du projet. | Après l'achèvement substantiel |
| 54. | Le détenteur du permis doit fournir des dessins de l'ouvrage fini, y compris un plan du site du projet qui indique clairement l'emplacement des travaux, en format AutoCAD et PDF (avec un cachet d'ingénieur le cas échéant) conformément aux normes relatives aux dessins de l'ouvrage fini de l'Administration portuaire. Tous les dessins doivent être nommés conformément au système de numérotation des dessins de l'ouvrage fini défini à la section 2.10 des normes relatives aux dessins de l'ouvrage fini de l'Administration portuaire. | Dans les 40 jours ouvrables suivant l'achèvement du projet |
| 55. | Le détenteur du permis doit retirer du site du projet toutes les installations de services publics abandonnées, qu'elles soient souterraines ou aériennes. Aux points de raccordement aux réseaux municipaux (c'est-à-dire en limite de propriété), les installations de services publics abandonnées doivent être obturées. Le détenteur du permis doit fournir des dessins détaillés des installations de services publics abandonnées et des raccordements obturés en format AutoCAD et PDF, conformément aux normes relatives aux dessins de l'ouvrage fini de l'Administration portuaire. | Dans les 40 jours ouvrables suivant l'achèvement du projet |

| | | |
|-----|--|--|
| 56. | <p>Le détenteur du permis doit procéder à une évaluation de la surveillance du bruit après le projet, sur une période représentative à déterminer par un professionnel qualifié, afin de confirmer les prévisions de l'évaluation du bruit environnemental de 2021. L'évaluation de la surveillance doit porter sur les mesures d'atténuation du bruit testées et mises en œuvre, et rend compte de leur efficacité.</p> | <p>Dans les 90 jours suivant le début de l'exploitation des cales sèches supplémentaires</p> |
| | <p>Le détenteur du permis doit fournir le rapport final à l'Administration portuaire, et des mesures d'atténuation supplémentaires pourraient être exigées.</p> | |
| 57. | <p>Le détenteur du permis doit installer une station permanente de surveillance du bruit à proximité des récepteurs sensibles situés au nord des cales sèches. Les données générées par cette station doivent être transmises chaque année à la satisfaction de l'Administration portuaire, accompagnées d'un rapport. Des échanges de données et des rapports plus fréquents peuvent être exigés à la demande de l'Administration portuaire.</p> <p>Le bruit excessif, déterminé par un professionnel qualifié, qui est capté par la station doit être signalé au groupe de travail communautaire, comme indiqué dans le plan de communication des activités (voir la condition n° 50).</p> | <p>Installation de la station de surveillance du bruit dans les 30 jours suivant le début de l'exploitation des cales sèches supplémentaires</p> |
| 58. | <p>Le détenteur du permis doit procéder à une évaluation de l'éclairage après le projet, y compris des niveaux d'éclairage atteints au moyen d'un tracé photométrique pour la zone située au nord du ponton de travail proposé, à la fois avec et sans navire positionné à cet endroit. Les essais doivent confirmer les niveaux d'éclairage et les modèles obtenus après l'installation du nouvel éclairage et la modernisation de l'ensemble du site. Les résultats des essais doivent être consignés dans un rapport qui doit être publié sur le site Web de Seaspan et communiqué au groupe de travail communautaire.</p> <p>Le détenteur du permis doit fournir le rapport final à l'Administration portuaire, qui peut exiger des mesures supplémentaires d'atténuation de l'éclairage si les résultats indiquent que l'éclairage continue d'avoir un impact sur la communauté hors du site.</p> | <p>Dans les 180 jours suivant le début de l'exploitation des cales sèches supplémentaires</p> |
| 59. | <p>Le détenteur du permis doit effectuer une étude en plongée après la construction afin de caractériser tous les débris anthropiques présents dans le plan d'eau.</p> <p>Tous les débris relevés doivent être enlevés et éliminés dans des installations appropriées, à la satisfaction de l'Administration portuaire. Tout doit être mis en œuvre pour éviter la mortalité des organismes marins attachés aux débris lors de leur enlèvement.</p> <p>Le détenteur du permis doit fournir à l'Administration portuaire les registres d'élimination des déchets, des photographies et un inventaire écrit des débris récupérés dans les 10 jours suivant l'achèvement de l'enlèvement.</p> | <p>Dans les 180 jours suivant le début de l'exploitation des cales sèches supplémentaires</p> |
| 60. | <p>Pendant la durée de l'essai de trois ans des panneaux en filet pour les harengs, le détenteur du permis devra évaluer l'utilisation des panneaux et consigner les résultats dans un rapport annuel, soumis à l'Administration portuaire pour examen dans les 60 jours ouvrables suivant l'achèvement de chaque période de surveillance annuelle.</p> <p>Les trois rapports annuels seront également publiés sur le site Web de Seaspan jusqu'à la fin de la période d'essai.</p> | <p>Dans les 60 jours suivant l'achèvement de chaque année d'essai</p> |

| | | |
|--|--|--|
| 61. | Le détenteur du permis doit communiquer au Bureau d'information sur les bases de données du Service hydrographique du Canada (250-363-6360 ou chsdatacentre@dfo-mpo.gc.ca) les renseignements nécessaires à la mise à jour des cartes du Service hydrographique du Canada. Le service des Opérations maritimes de l'Administration portuaire doit être mis en copie (navigation.review@portvancouver.com). | Dans les 30 jours ouvrables suivant l'achèvement du projet |
| L'Administration portuaire se réserve le droit d'annuler ou de réviser ces conditions à tout moment lorsque de nouveaux renseignements justifiant cette action sont mis à la disposition de l'Administration portuaire. | | |
| Durée de validité du permis | | |
| Le projet doit débuter le 30 septembre 2024 (la « date de début ») et être achevé au plus tard le 30 septembre 2026 (la « date d'expiration »). | | |

Modifications

- Les détails de toute modification matérielle proposée pour le projet, y compris les jours et les heures où la construction et les activités physiques seront menées, doivent être soumis à l'Administration portuaire pour qu'une modification du présent permis soit envisagée.
- Pour obtenir une prolongation de la date d'entrée en vigueur, le détenteur du permis doit en faire la demande par écrit à l'Administration portuaire au plus tard 40 jours ouvrables avant cette date.
- Pour obtenir une prolongation de la date d'expiration, le détenteur du permis doit en faire la demande par écrit à l'Administration portuaire au plus tard 40 jours ouvrables avant cette date.

L'absence de demande de prolongation dans les délais impartis peut entraîner la résiliation du présent permis, à la seule discrétion de l'Administration portuaire.

Décision concernant l'examen environnemental et l'examen de projet

En réalisant l'examen du projet et de ses effets sur l'environnement, l'Administration portuaire a examiné et pris en compte les renseignements pertinents disponibles sur le projet proposé et a pris en considération tout effet négatif que le projet pourrait avoir sur les droits des peuples autochtones, le savoir autochtone, les connaissances communautaires, les commentaires reçus du public et les mesures qui permettraient d'atténuer tout effet négatif important du projet sur l'environnement.

Nous concluons 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.

L'Administration portuaire conclut que le projet a répondu de manière appropriée à toutes les préoccupations soulevées, sous réserve de conformité avec les conditions du projet et les conditions environnementales du permis.

Le permis de projet PER n° 20-189 est approuvé par :

exemplaire original signé

Andrea MacLeod
Directrice, Examen environnemental et de
projet

3 octobre 2023

Date d'approbation

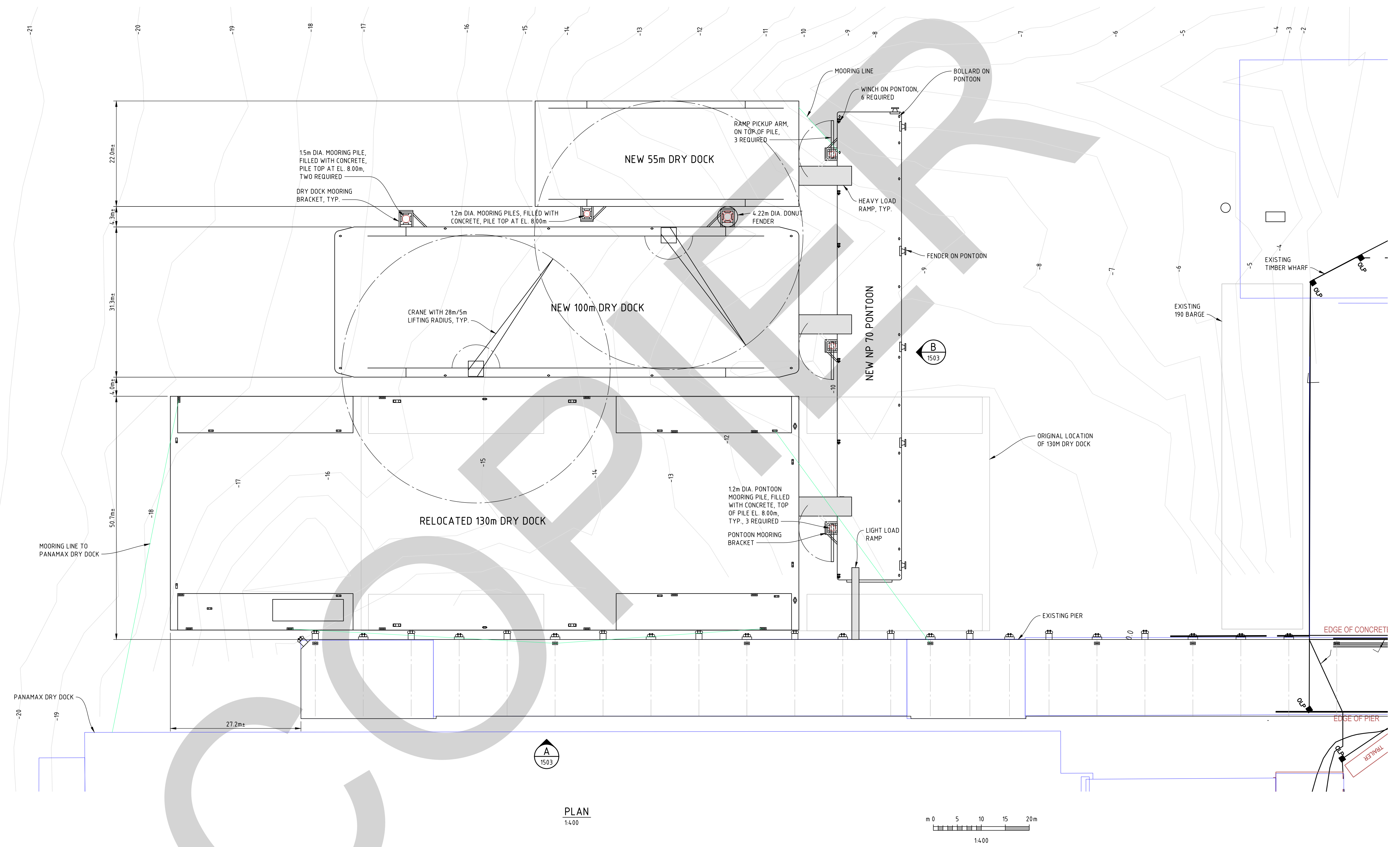
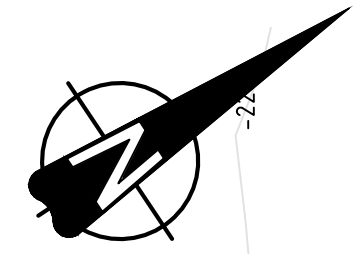
Coordonnées

Administration portuaire
Vancouver-Fraser, 100 The Pointe,
999 Canada Place, Vancouver (C.-
B.) V6C 3T4 Canada

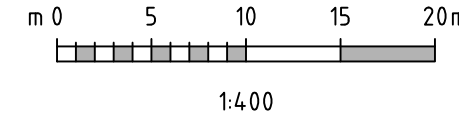
**En dehors des heures normales
de bureau :**

Examen environnemental et
examen de projet
Tél. : 604-665-9047
Télécopieur : 1-866-284-4271
Courriel :
PER@portvancouver.com
Site Web :
www.portvancouver.com

En cas d'incident ou d'inquiétude concernant les travaux de construction terrestres ou maritimes effectués sur le site en vertu de ce permis, veuillez contacter le Centre des opérations du port en tout temps au 604-665-9086. En cas d'urgence nécessitant des premiers répondants, veuillez d'abord composer le 911.



PLAN
1:400



| REV | DATE | REVISION DESCRIPTION | DRAWN | DRAFT CHK | DESIGNED | ENG CHK | APPROVED | QAR | REF DRAWING No | REFERENCE DRAWING TITLE |
|-----|-----------|--------------------------|-------|-----------|----------|---------|----------|-----|----------------|-------------------------|
| F | 25-MAR-21 | ISSUED FOR PERMIT | GL | - | JJC | GL | DCB | - | | |
| E | 23-MAR-21 | ISSUED FOR CLIENT REVIEW | GL | - | JJC | GL | DCB | - | | |
| D | 10-MAR-21 | ISSUED FOR CLIENT REVIEW | GL | - | JJC | GL | DCB | - | | |
| C | 18-FEB-21 | ISSUED FOR CLIENT REVIEW | GL | - | JJC | GL | DCB | - | | |
| B | 11-FEB-21 | ISSUED FOR CLIENT REVIEW | GL | - | JJC | GL | DCB | - | | |
| A | 29-JAN-21 | ISSUED FOR CLIENT REVIEW | GL | - | JJC | GL | DCB | - | | |

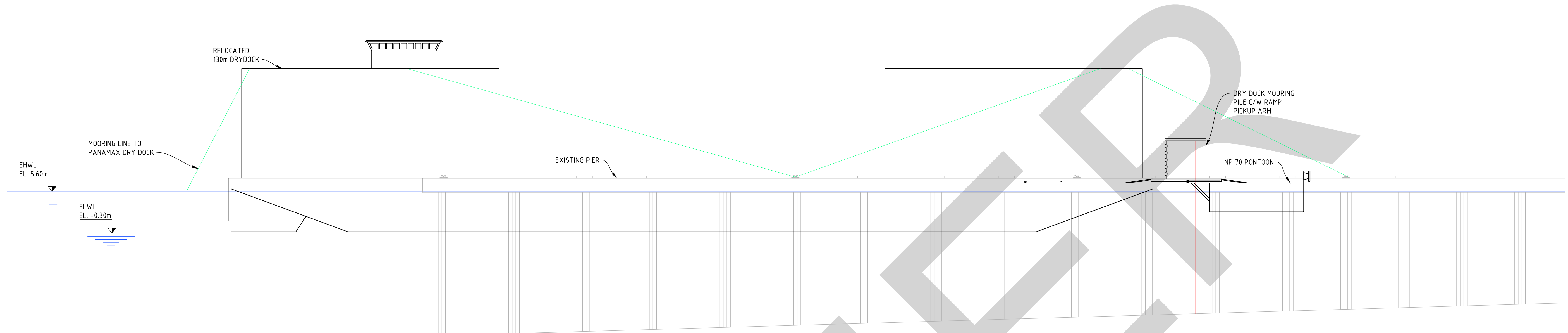
VANCOUVER FRASER PORT AUTHORITY
 This drawing has been reviewed by the Vancouver Fraser Port Authority solely for the purpose of VFPA's issuance of a Project Permit. This permit in no way denotes design, engineering or structural approval or endorsement.

D SHEET SCALE SHOWN
Oneway
 to zero harm
 WORLEY PROJECT No
 317086-32308

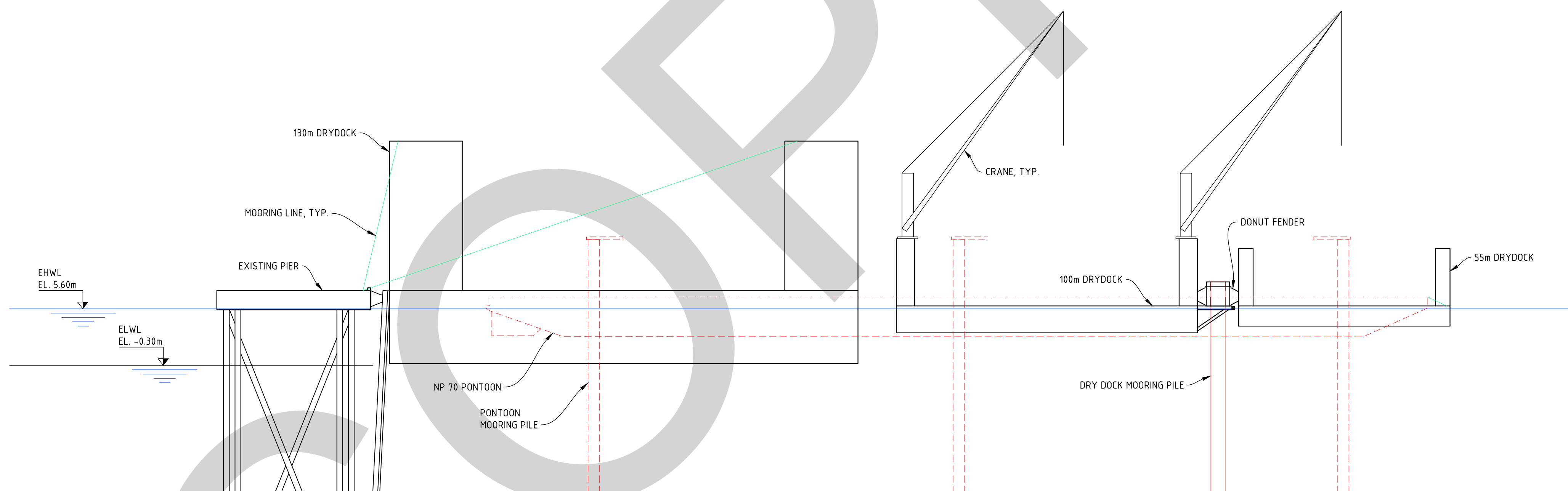
ENGINEERING AND PERMIT STAMPS (As Required)
PRELIMINARY
 DO NOT USE FOR CONSTRUCTION
 Last Saved: Mar. 25/21 3:26pm

CUSTOMER

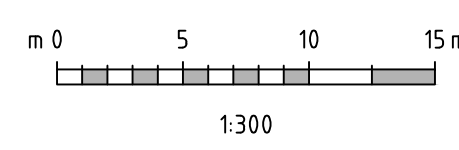
Advisian
 Worley Group
 SEASPAN
 WATER LOT PROJECT
 GENERAL ARRANGEMENT
 PLAN
 DRG No 317086-32308-00-MA-DGA-1502 REV F



VIEW A
1:300



VIEW B
1:300



| REV | DATE | REVISION DESCRIPTION | DRAWN | DRAFT CHK | DESIGNED | ENG CHK | APPROVED | QAR | REF DRAWING No | REFERENCE DRAWING TITLE |
|-----|-----------|--------------------------|-------|-----------|----------|---------|----------|-----|----------------|-------------------------|
| C | 25-MAR-21 | ISSUED FOR PERMIT | GL | - | JJC | GL | DCB | - | | |
| B | 23-MAR-21 | ISSUED FOR CLIENT REVIEW | GL | - | JJC | GL | DCB | - | | |
| A | 10-MAR-21 | ISSUED FOR CLIENT REVIEW | GL | - | JJC | GL | DCB | - | | |

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.

D SHEET SCALE SHOWN

Oneway
to zero harm

WORLEY PROJECT No
317086-32308

ENGINEERING AND PERMIT STAMPS (As Required)

PRELIMINARY
DO NOT USE FOR CONSTRUCTION
Last Saved: Mar. 25/21 3:26pm

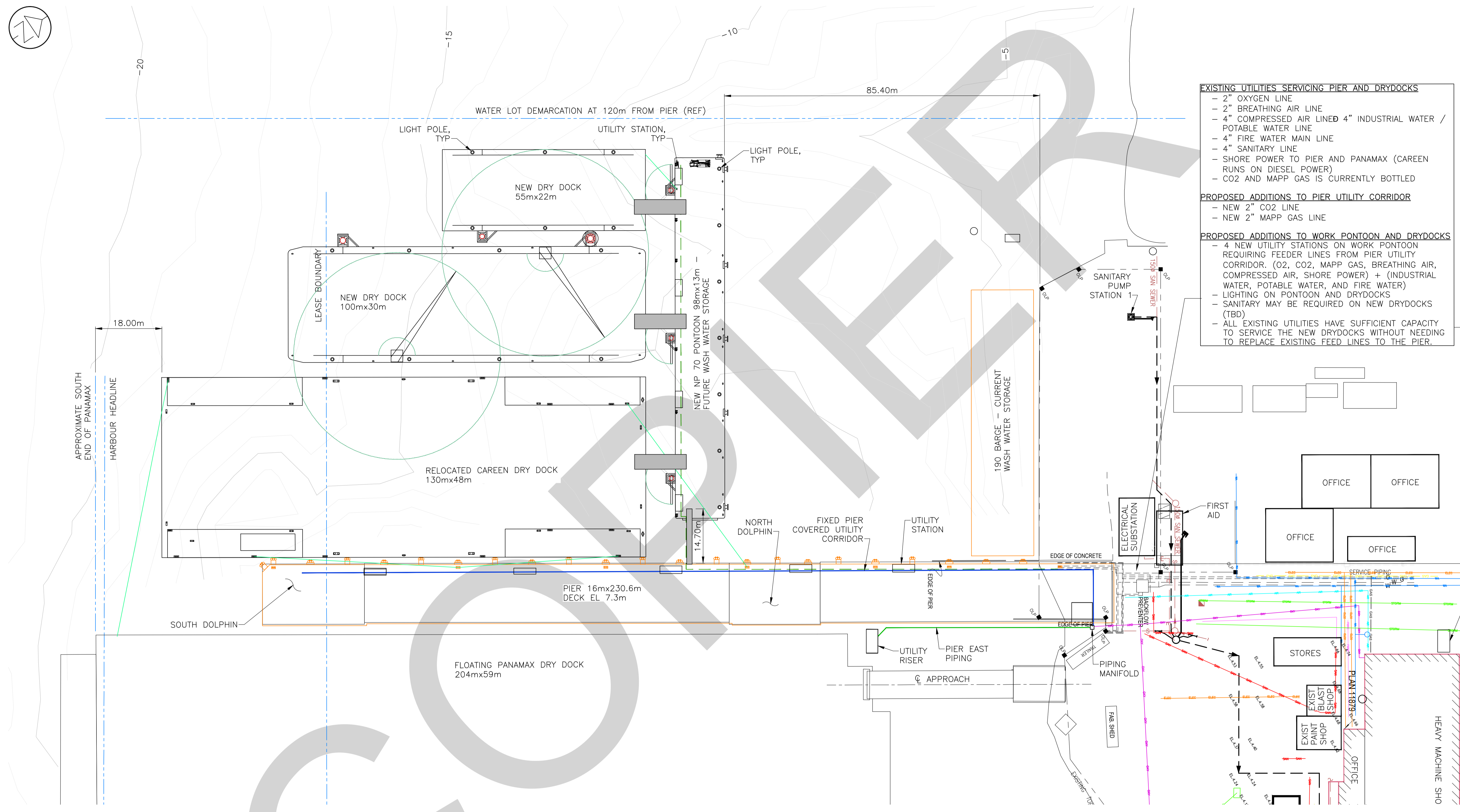
CUSTOMER

seaspan

Advisian
Worley Group

SEASPAN
WATER LOT PROJECT
GENERAL ARRANGEMENT
SECTIONS

DRG No 317086-32308-00-MA-DGA-1503 REV C



- EXISTING UTILITIES SERVICING PIER AND DRYDOCKS**
- 2" OXYGEN LINE
 - 2" BREATHING AIR LINE
 - 4" COMPRESSED AIR LINED 4" INDUSTRIAL WATER / POTABLE WATER LINE
 - 4" FIRE WATER MAIN LINE
 - 4" SANITARY LINE
 - SHORE POWER TO PIER AND PANAMAX (CAREEN RUNS ON DIESEL POWER)
 - CO2 AND MAPP GAS IS CURRENTLY BOTTLED
- PROPOSED ADDITIONS TO PIER UTILITY CORRIDOR**
- NEW 2" CO2 LINE
 - NEW 2" MAPP GAS LINE
- PROPOSED ADDITIONS TO WORK PONTOON AND DRYDOCKS**
- 4 NEW UTILITY STATIONS ON WORK PONTOON REQUIRING FEEDER LINES FROM PIER UTILITY CORRIDOR. (O2, CO2, MAPP GAS, BREATHING AIR, COMPRESSED AIR, SHORE POWER) + (INDUSTRIAL WATER, POTABLE WATER, AND FIRE WATER)
 - LIGHTING ON PONTOON AND DRYDOCKS
 - SANITARY MAY BE REQUIRED ON NEW DRYDOCKS (TBD)
 - ALL EXISTING UTILITIES HAVE SUFFICIENT CAPACITY TO SERVICE THE NEW DRYDOCKS WITHOUT NEEDING TO REPLACE EXISTING FEED LINES TO THE PIER.

PLAN
1:500

PRELIMINARY
DO NOT USE FOR CONSTRUCTION

LEGEND:

| | | |
|--|-------|-------------|
| | OXY | OXYGEN LINE |
| | STORM | STORM |
| | WA | WATERMAIN |
| | ELEC | ELECTRICAL |
| | SAN | SANITARY |
| | AIR | AIR LINE |

| ISSUE No. | REV. | DATE (Y/M/D) | PURPOSE OF ISSUE | TRANSMISSION LETTER No. | REV. | REVISION DESCRIPTION | DATE (Y/M/D) |
|-----------|------|--------------|------------------|-------------------------|------|----------------------|--------------|
| 1 | A | - | IN PROGRESS | | | | |

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.

| | |
|------------------------|------------------------------|
| PROFESSIONAL SEAL | |
| DESIGNED B. AZIZI | APPROVAL PROJECT ENGINEER |
| DRAWN - | PROJECT MANAGER |
| CHECKED D. JENNINGS | CLIENT |
| DATE APR, 2021 | |
| SCALE AS SHOWN | |

| | |
|------------------------|------------------|
| | |
| PREPARATION | APPROVAL |
| DESIGNED B. AZIZI | PROJECT ENGINEER |
| DRAWN - | PROJECT MANAGER |
| CHECKED D. JENNINGS | CLIENT |
| DATE APR, 2021 | |
| SCALE AS SHOWN | |

| | |
|--|---|
| CLIENT | PROJECT VDC WATER LOT EXPANSION PROJECT |
| TITLE EXISTING SITE UTILITY PLAN | DRAWING No. VDC-WLEP-101 |
| | REV. A |



PORT of
vancouver

Vancouver Fraser
Port Authority

Rapport concernant l'examen environnemental et l'examen de projet

PER N° 20-189 Agrandissement du plan d'eau de Seaspam
Vancouver Drydock

Préparé pour : Directrice, Examen environnemental et de projet,

27 septembre 2023

| | | |
|--------|---|----|
| 1 | Introduction | 1 |
| 2 | Description du projet | 2 |
| 2.1 | Travaux proposés | 2 |
| 2.2 | Méthodes de construction proposées | 3 |
| 3 | Consultations du public et des parties prenantes | 3 |
| 3.1 | Processus de mobilisation | 3 |
| 3.1.1 | Consultation municipale | 3 |
| 3.1.2 | Consultation des organisations fédérales, provinciales et régionales | 4 |
| 3.1.3 | Consultation des locataires voisins | 4 |
| 3.1.4 | Consultation des utilisateurs maritimes | 4 |
| 3.1.5 | Comités de liaison communautaire | 4 |
| 3.1.6 | Mobilisation du public | 5 |
| 3.2 | Résumé de la mobilisation du public et des intervenants | 9 |
| 4 | Consultation des groupes autochtones | 32 |
| 4.1 | Processus de consultation | 32 |
| 4.2 | Résumé des commentaires/préoccupations des Autochtones, des réponses du demandeur et des conditions proposées | 33 |
| 5 | Commentaires de référence d'autres services de l'Administration portuaire | 37 |
| 5.1 | Planification et développement | 37 |
| 5.2 | Ingénierie et gestion des actifs | 39 |
| 5.3 | Opérations maritimes | 39 |
| 6 | Analyse | 40 |
| 6.1 | Avantages du projet par rapport au mandat de l'Administration portuaire et à la <i>Loi maritime du Canada</i> | 40 |
| 6.2 | Effets environnementaux et sociaux négatifs potentiels | 40 |
| 6.2.1 | Qualité de l'air | 40 |
| 6.2.2 | Éclairage | 41 |
| 6.2.3 | Bruit | 41 |
| 6.2.4 | Sols | 42 |
| 6.2.5 | Sédiments | 43 |
| 6.2.6 | Eaux souterraines | 43 |
| 6.2.7 | Eaux de surface et plans d'eau | 43 |
| 6.2.8 | Espèces/habitat avec un statut particulier | 43 |
| 6.2.9 | Ressources terrestres (p. ex., végétation, faune, etc.) | 44 |
| 6.2.10 | Zones humides | 44 |
| 6.2.11 | Ressources aquatiques (p. ex., plantes aquatiques, poisson et habitat du poisson, oiseaux marins, mammifères marins, etc.) | 44 |
| 6.2.12 | Conditions sanitaires et socioéconomiques | 45 |

| | |
|---|----|
| 6.2.13 Ressources archéologiques, physiques et culturelles | 45 |
| 6.2.14 Accidents et dysfonctionnements | 46 |
| 6.3 Caractérisation des effets sur l'environnement | 46 |
| 6.4 Mise en œuvre des normes réglementaires pertinentes | 47 |
| 6.4.1 Plan d'occupation des sols de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser | 47 |
| 6.4.2 Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires | 47 |
| 6.4.3 Loi sur l'évaluation d'impact, article 82 | 47 |
| 6.5 Obligation de consultation | 48 |
| 7 Conclusion | 48 |
| Appendix A | 49 |



1 Introduction

| | |
|--|---|
| PER n° : | 20-189 |
| Locataire/détenteur du permis : | Seaspans Vancouver Drydock Company |
| Projet : | Agrandissement du plan d'eau de Seaspans Vancouver Drydock |
| Emplacement du projet : | 203, East Esplanade, North Vancouver |
| Désignations de l'utilisation des sols : | Secteurs industriels |
| Demandeur : | Seaspans Vancouver Drydock Company |
| Catégorie d'examen : | C |
| Recommandation : | Approuver le permis PER N° 20-189 Agrandissement du plan d'eau de Seaspans Vancouver Drydock. |

Le présent rapport d'examen de projet et d'examen environnemental (le « rapport PER ») porte sur la demande présentée par Vancouver Drydock Company Ltd. Partnership (Seaspans) [« Seaspans » ou le « demandeur »] en vue d'agrandir et de moderniser ses installations existantes du plan d'eau de Vancouver Drydock à North Vancouver (le « projet »), conformément au PER n° 20-189. Pour pouvoir entreprendre le projet, le demandeur doit obtenir l'autorisation de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser (« l'Administration portuaire »). L'Administration portuaire est une administration portuaire fédérale chargée de gérer les terres et les eaux telles que décrites dans ses lettres patentes. L'Administration portuaire prend ces décisions en vertu des pouvoirs et des responsabilités qui lui sont conférés par la *Loi maritime du Canada* et ses règlements d'application, en particulier le Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires et la *Loi sur l'évaluation d'impact* (la « LEI »).

Sur le plan opérationnel, l'Administration portuaire s'acquitte de ces fonctions d'examen en appliquant son processus d'examen de projet et d'examen environnemental (le processus PER). L'objectif du processus PER consiste à permettre à l'Administration portuaire de s'assurer que les projets et les activités respectent les normes applicables et d'atténuer les répercussions du projet.

Les examens des projets proposés dans le cadre du processus PER sont répartis en quatre catégories de projets (A, B, C, D), dont la complexité varie entre la catégorie A, la moins complexe, et la catégorie D, la plus complexe. Il existe également une procédure distincte d'examen des demandes de permis pour les projets considérés comme des « projets désignés » au titre de la LEI. Les étapes du processus PER dépendent de la catégorisation de la demande. Le projet proposé a été classé dans la catégorie C, ce qui indique qu'il s'agit d'un projet plus vaste et plus complexe qui nécessiterait des études supplémentaires et des mesures d'atténuation spécialisées.

Cet examen de projet et cet examen environnemental ont été menés pour répondre aux responsabilités de l'Administration portuaire en vertu de la *Loi maritime du Canada* et pour satisfaire aux exigences de la LEI, le cas échéant. Le projet proposé n'est pas considéré un « projet désigné » au sens de la LEI, et une étude d'impact telle que décrite dans la LEI n'est pas nécessaire. Néanmoins, l'autorisation de l'Administration portuaire est nécessaire pour que le projet puisse être mis en œuvre et, dans de telles circonstances, l'article 82 de la LEI exige que les autorités fédérales déterminent que les projets ne sont pas susceptibles d'entraîner des effets négatifs importants sur l'environnement avant d'accorder l'autorisation (sauf approbation contraire du gouverneur en conseil). Le processus PER est conçu pour évaluer ces effets et aider à prendre une décision. L'Administration portuaire prend également en compte les autres intérêts, impacts et mesures d'atténuation déterminés comme pertinents pour le projet au cours du processus d'examen.

L'examen du projet et l'examen environnemental ont pris en compte la demande ainsi que les études, informations, évaluations et consultations réalisées ou commandées par le demandeur, de même que d'autres renseignements ou consultations mis à la disposition de l'Administration portuaire. L'Administration portuaire a pris en compte les sources d'information suivantes dans le cadre de cet examen :

- Formulaire de demande et documents soumis par le demandeur entre le 6 juin 2021 et le 22 février 2022.
- Toute la correspondance relative au projet entre le 6 juin 2021 et le 26 juin 2023.
- Tous les plans et dessins étiquetés PER n° 20-189 - A à C.

Le présent rapport PER ne constitue pas en soi une autorisation de projet. Il s'agit plutôt de fournir des renseignements et des analyses pour éclairer la prise de décision. Si le projet est approuvé, un permis sera délivré et pourra être assorti de conditions relatives aux différentes questions et conclusions abordées dans le présent rapport. Le présent rapport PER est accompagné d'une ébauche de permis contenant des propositions de conditions relatives aux conclusions et à l'analyse du présent rapport, élaborées à l'intention du décideur.

2 Description du projet

Le demandeur propose d'agrandir les activités de Vancouver Drydock, actuellement situées au pied sud de l'avenue St. Georges à North Vancouver. La proposition comprend l'agrandissement du plan d'eau actuel de 40 mètres à l'ouest afin d'étendre les opérations et d'augmenter la capacité de la cale sèche en ajoutant deux cales sèches supplémentaires à l'installation. Cet agrandissement devrait permettre d'augmenter la capacité de la cale sèche d'environ 30 % afin de mieux servir les navires de petite et moyenne taille. À l'heure actuelle, le demandeur mène certaines de ses activités de réparation navale dans un établissement situé à proximité, au pied sud de l'avenue Pemberton, à North Vancouver. Le projet permettrait à Seaspans de regrouper les activités de réparation sur le site du projet.

Les travaux physiques liés à la proposition comprendraient l'installation d'un ponton de service et de deux cales sèches supplémentaires. Le projet serait installé à l'ouest des deux cales sèches existantes qui sont actuellement situées de part et d'autre du quai d'armement en eau profonde du demandeur.

Les cales sèches supplémentaires seront achetées sur le marché mondial et, par conséquent, les dimensions et les caractéristiques exactes (tels que le nombre de grues, la couleur, l'emplacement des dispositifs d'éclairage, etc.) de ces structures sont approximatives au moment de la demande. Les nouvelles cales sèches seraient équipées de pompes à incendie et de moniteurs d'incendie, ce qui est conforme avec l'équipement des deux cales sèches existantes sur le site.

Le ponton de service proposé servirait également de système de traitement des eaux, où les eaux pluviales et les eaux de ruissellement provenant des nouvelles cales sèches seraient collectées et traitées avant d'être déversées dans le réseau municipal d'eaux usées. Le demandeur améliorera également l'éclairage du site dans le cadre de ce projet.

2.1 Travaux proposés

Les travaux proposés dans le cadre du projet sont les suivants :

- Installation de six nouveaux pieux en acier
- Installation de deux nouvelles cales sèches
 - Une grande cale sèche d'environ 100 m de long, 30 m de large et 10 m de haut.

- Une petite cale sèche d'environ 55 m de long, 22 m de large et 8 m de haut.
- Installation d'un nouveau ponton de service mesurant environ 98 m de long, 13 m de large et 4 m de haut.
- Installation de trois rampes pour relier le ponton de service aux cales sèches et au quai
- Installation ou déplacement d'installations de services publics (eau, électricité, eaux de ruissellement, eaux de traitement, etc.)

1 La cale sèche de carénage existante (la plus petite des deux cales sèches) a été déplacée de 40 mètres vers le sud, le long du quai existant, et n'a pas nécessité de permis PER; ce déplacement n'est donc pas pris en compte dans le présent rapport.

- Installation ou déplacement de l'éclairage
- Installation de quatre panneaux suspendus en filet saisonniers pour le frai des harengs sur le quai de service ou à d'autres endroits appropriés dans le plan d'eau au cours d'une période d'essai
- Installation et utilisation de plusieurs types de mesures d'atténuation du bruit, y compris des panneaux et des rideaux mobiles, ainsi que de l'équipement facilitant la surveillance de l'environnement et du bruit

2.2 Méthodes de construction proposées

Les travaux de construction devraient se dérouler en grande partie sur l'eau et être effectués à l'aide d'équipement flottant. Les cales sèches, le ponton de service et les pieux seraient tous acheminés sur le site par voie d'eau.

La profondeur d'enfouissement des pieux devrait atteindre 12 mètres dans le fond marin. L'installation des pieux en acier commencera par l'utilisation d'un vibrofonceur sur une grue montée sur une barge. Cette méthode devrait être efficace jusqu'à la couche de till, mais il n'est pas certain que les techniques vibratoires soient efficaces au-delà du till. Par conséquent, il pourrait être nécessaire de forer depuis l'intérieur du pieu, en combinaison avec l'installation de pieux par battage, pour faire avancer le pieu à des profondeurs plus importantes. Les déblais seraient collectés et déversés sur un accon pour être éliminés hors du site.

Sachant que le nettoyage des pieux est également nécessaire pour permettre de couler du béton à l'intérieur des pieux, on s'attend à ce que l'enlèvement des déblais soit effectué. Si l'installation des pieux par battage est nécessaire, des mesures supplémentaires seront mises en œuvre pour atténuer les niveaux de bruit aquatique, comme indiqué dans le plan de gestion environnementale des travaux de construction et conformément à la lettre d'avis de Pêches et Océans Canada.

Les travaux de construction devraient durer jusqu'à quatre mois, dont tout au plus six semaines d'installation de pieux par battage. Il est proposé d'entreprendre les travaux pendant les heures normales de construction de l'Administration portuaire, c'est-à-dire du lundi au samedi, de 7 h à 20 h. Aucun travail n'est autorisé le dimanche ou les jours fériés dans la province de la Colombie-Britannique ou au Canada. Si des travaux sont proposés en dehors de ces heures, l'approbation de l'Administration portuaire est requise.

3 Consultations du public et des parties prenantes

La section 3.1 décrit les activités de consultation des parties prenantes et du public entreprises par le demandeur et l'Administration portuaire dans le cadre du processus PER; la section 3.2 comprend un tableau résumant les commentaires reçus dans le cadre du processus de mobilisation et les réponses du demandeur à ces commentaires, par thème et par ordre alphabétique.

3.1 Processus de mobilisation

3.1.1 Consultation municipale

En raison de la proximité du projet avec les limites juridictionnelles et les infrastructures de la ville de North Vancouver (la « Ville »), l'Administration portuaire a déterminé qu'il pourrait avoir un impact potentiel sur les intérêts municipaux. C'est pourquoi l'Administration portuaire a demandé à la Ville de formuler des observations sur le projet proposé.

Les activités de mobilisation avec la Ville comprenaient les éléments suivants :

- La Ville a rencontré le demandeur et l'Administration portuaire pour discuter du projet en décembre 2020.
- Une lettre de référence a été envoyée à la Ville le 6 juillet 2021 pour l'informer du projet et l'inviter à faire part de ses commentaires avant le 5 août 2021.
- La Ville a fait part de ses observations dans le cadre de plusieurs soumissions tout au long de l'année 2021.
- Une lettre a été envoyée à la Ville le 21 mars 2023, répondant aux commentaires de la Ville et fournissant des documents supplémentaires sur le projet, y compris un addendum sur les options d'implantation alternatives de la cale sèche de Seaspans Vancouver, une étude d'impact sur la circulation de Seaspans et un document sur l'accès des services d'urgence en cas d'incendie.
- Une lettre a été reçue de la Ville le 17 avril 2023, fournissant des commentaires supplémentaires et proposant des mesures d'atténuation et des conditions de permis.
- Consultation du service d'incendie de la ville de North Vancouver en août et décembre 2021, et en mai 2023.

La Ville a également confirmé que le service d'incendie et Seaspans ont accepté de travailler ensemble avec l'Administration portuaire afin d'être mieux positionnés pour une intervention coordonnée en cas d'incendie maritime. D'autres commentaires de la Ville sont présentés à la section 3.2.

3.1.2 Consultation des organisations fédérales, provinciales et régionales

Le projet a été évalué comme ayant des incidences potentielles sur les intérêts d'une agence régionale, TransLink Transportation Authority (« TransLink »).

Une lettre de référence a été envoyée à Translink le 7 juillet 2021 pour l'informer du projet et l'inviter à faire part de ses commentaires avant le 5 août 2021. TransLink n'a pas formulé de commentaires sur le projet.

Dans le cadre d'un échange régulier d'information avec le Programme de protection de la navigation de Transports Canada, l'agence a été tenue informée de l'état d'avancement de l'examen du projet au fur et à mesure de sa progression. Le demandeur a soumis un avis de travail à Transports Canada pour examen. L'examen par le Programme de protection de la navigation de Transports Canada est en cours pour le permis n° 2000-500994.

3.1.3 Consultation des locataires voisins

Le projet a été évalué comme pouvant avoir un intérêt potentiel pour les activités des locataires de l'Administration portuaire. Une lettre de référence a été envoyée à Richardson International Ltd. le 7 juillet 2021 pour l'informer du projet et l'inviter à faire part de ses commentaires avant le 5 août 2021. Richardson a répondu par un courriel de soutien au projet le 7 juillet 2021.

3.1.4 Consultation des utilisateurs maritimes

Le projet a été évalué comme pouvant avoir un intérêt potentiel pour certains groupes d'utilisateurs maritimes de l'Administration portuaire. Une lettre de référence a été envoyée à British Columbia Coast Pilots Ltd. le 7 juillet 2021 pour l'informer du projet et l'inviter à faire part de ses commentaires avant le 5 août 2021. British Columbia Coast Pilots n'a pas formulé de commentaires sur le projet.

3.1.5 Comité de liaison communautaire

Le projet a été évalué comme pouvant avoir un intérêt potentiel pour le Comité de liaison du secteur riverain de la rive nord. Le demandeur a présenté le projet au comité de liaison le 17 juin 2021. Un certain nombre de questions ont été soulevées et examinées dans le cadre du processus PER (et sont incluses dans la section 3.2).

Le comité a été tenu au courant tout au long du processus PER et a reçu des mises à jour régulières de la part du demandeur par l'intermédiaire des représentants de Seaspam qui siègent au comité de liaison. Les membres du comité de liaison ont également été invités à faire part de leurs commentaires sur le projet dans le cadre des processus de mobilisation du public menés par le demandeur.

3.1.6 Mobilisation du public

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

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

- L'Administration portuaire a organisé une période de consultation du public au moyen du registre fédéral du 25 juin au 24 juillet 2021, puis l'a prolongée du 14 juillet au 12 août 2021, afin d'inclure Transports Canada dans l'avis de participation du public.
- Le demandeur a organisé deux périodes de mobilisation du public :
 - Une première période de mobilisation du public a eu lieu du 25 juin au 30 juillet 2021. Elle a ensuite été prolongée jusqu'au 12 août 2021, afin de tenir compte des changements apportés aux mandats provinciaux en matière de santé qui étaient en vigueur à ce moment-là.
 - Une période de mobilisation du public supplémentaire s'est déroulée en deux phases : La première phase s'est déroulée du 10 juin au 22 août 2022 et la deuxième phase du 27 juillet au 14 septembre 2022.

Les détails de chacune de ces périodes de mobilisation sont présentés plus loin.

Après avoir examiné le dossier de mobilisation du public, l'Administration portuaire estime que le demandeur a fait tous les efforts raisonnables pour mobiliser le public sur le projet proposé et qu'il a mis au point des mesures d'atténuation pour tenir compte des commentaires reçus.

3.1.6.1 Registre fédéral et mobilisation du public/des parties prenantes auprès de l'Administration portuaire

Pour répondre aux exigences de l'article 86 de la LEI, l'Administration portuaire a publié une description du projet et un avis de mobilisation du public sur le registre fédéral afin de donner au public 30 jours civils pour formuler des commentaires sur le projet et faire part de connaissances provenant de la communauté. La période de commentaires s'est déroulée du 25 juin au 24 juillet 2021.

Étant donné que le projet doit également faire l'objet d'une décision de Transports Canada en vertu de la LEI, la période de consultation du public a été prolongée du 14 juillet au 12 août 2021.

À l'issue de la période de consultation du public prolongée de 30 jours civils, l'Administration portuaire a reçu trois commentaires du public.

Outre la période de consultation du public au moyen du registre fédéral, l'Administration portuaire a participé aux activités de mobilisation du public suivantes :

- Publication d'une description du projet, des travaux proposés et des documents justificatifs sur le site Web de l'Administration portuaire le 18 juin 2021. Cette publication est conforme à tous les projets de cette envergure (examinés en tant que catégorie C dans le cadre du processus PER).
- Réponse à la correspondance du ministre Jonathan Wilkinson du 28 juillet 2021 détaillant les questions et les préoccupations des électeurs concernant le projet.
- Participation à une réunion en personne le 18 novembre 2021 avec les résidents qui ont contacté le ministre Wilkinson. Le personnel du cabinet du ministre Wilkinson et deux

conseillers municipaux de la ville de North Vancouver étaient également présents.

- Suivi et réponse aux commentaires du public (c'est-à-dire les courriels et les appels téléphoniques) reçus en dehors des périodes de mobilisation du public organisées par le demandeur.

Les préoccupations soulevées par la communauté auprès du ministre Wilkinson et au cours de la réunion, ainsi que celles entendues en dehors des périodes de mobilisation du public, étaient cohérentes avec celles entendues au cours des périodes de mobilisation du public dirigées par le demandeur et sont résumées à la section 3.2 :

- Pollution atmosphérique
- Pollution lumineuse
- Surveillance (bruit et air)
- Bruit
- Emplacement de l'agrandissement proposé
- Transparence concernant le processus PER, y compris le processus de mobilisation du public mené par le demandeur
- Pollution de l'eau

Tous les commentaires reçus ont été pris en compte par le demandeur lors de l'élaboration des mesures d'atténuation et par l'Administration portuaire lors de l'élaboration des propositions de conditions de l'ébauche du permis.

3.1.6.2 Résumé de la mobilisation du public mené par le demandeur

L'Administration portuaire a exigé du demandeur qu'il mène des activités de mobilisation du public avec une période de mobilisation du public de 25 jours ouvrables, et qu'il organise des activités de mobilisation du public en temps réel, conformément à la ligne directrice du processus PER pour la mobilisation du public pendant la COVID. Le demandeur a consulté le public entre le 25 juin et le 12 août 2021 (33 jours ouvrables), en tenant compte des modifications apportées aux exigences sanitaires provinciales liées à la COVID-19 et de l'assouplissement des restrictions au cours de l'été 2021.

Les activités de mobilisation du public menées par le demandeur comprenaient les suivantes :

- **Matériel d'information** : Un guide d'information sur le projet a été créé avec des renseignements clés sur le projet.
- **Création de canaux de communication** : Des coordonnées dédiées ont été créées pour la présentation des demandes de renseignements et des soumissions.
 - Adresse électronique : infodrydock@seaspans.com; numéro de téléphone : 778-729-0288; et adresse postale : Vancouver Drydock, 203 East Esplanade, North Vancouver (C.-B.)
Canada V7L 1A1
 - 153 commentaires ont été reçus par le demandeur :
 - 142 courriels
 - 3 commentaires sur le registre fédéral transmis par l'Administration portuaire
 - 8 appels téléphoniques
- **Lettres d'avis** : Des cartes postales de notification ont été envoyées par courrier le 24 juin 2021 à tous les résidents et entreprises situés dans un rayon d'un kilomètre autour de l'emplacement du projet, soit environ 7 200 résidents et entreprises.
- **Efforts de sensibilisation** : Les efforts suivants ont été déployés pour informer le public au sujet de la période de mobilisation et des possibilités de participation annoncées.

- Des annonces ont été publiées dans le North Shore News le 30 juin, le 7 juillet et le 4 août 2021.
- Des publicités payantes ont été affichées sur Facebook entre le 28 juin et le 12 juillet 2021, et entre le 30 juillet et le 11 août 2021 (pour promouvoir la prolongation de la période de mobilisation).
- Deux messages ont été publiés sur Facebook le 25 juin et le 30 juillet 2021.
- Une lettre d'information électronique a été envoyée à 56 abonnés qui avaient choisi de se joindre à la base de données du projet de Seaspn le 30 juillet 2021.
- **Séances d'information du public** : Deux séances d'information du public en ligne ont été organisées les 13 et 15 juillet 2021, et concernaient la portée du projet, sa conception, les évaluations environnementales et autres évaluations techniques, ainsi que les activités de construction prévues. Le format comprenait une présentation et une séance de questions-réponses à l'aide d'une fonction de clavardage. Les consultants techniques et de projet du demandeur et les représentants de l'équipe PER de l'Administration portuaire étaient présents. Ces séances ont été enregistrées et mises en ligne sur le site Web du demandeur pour être visionnées ultérieurement.
 - 55 personnes ont participé le 13 juillet 2021, et 72 personnes ont participé le 15 juillet 2021.
- **Réunion avec les conseils de copropriété voisins** : Une réunion en ligne a été organisée avec les représentants des conseils de copropriété des immeubles Cascade, Trophy, Atrium, Premier, Promenade et Esplanade le 28 juillet 2021. 20 personnes ont participé à cette réunion.
- **Formulaire de rétroaction** : Un formulaire de rétroaction a été créé pour recueillir les commentaires de la communauté (en ligne et sur papier).
 - 162 personnes ont rempli le formulaire de rétroaction en ligne et quatre formulaires de rétroaction papier ont été reçus.
- **Activités en ligne** : Une page Web dédiée au projet a été créée pour informer le public, partager les documents relatifs au projet, offrir des possibilités de mobilisation et accepter les commentaires en ligne : drydockprojects.com.

Le demandeur a fourni un résumé détaillé du processus de mobilisation du public et de tous les commentaires reçus dans un rapport de synthèse de la mobilisation du public daté du 19 novembre 2021. L'Administration portuaire a examiné le document et a jugé qu'il répondait à ses exigences. Le rapport a été publié sur les sites Web de l'Administration portuaire et du demandeur le 25 novembre 2021.

L'Administration portuaire et le demandeur ont reçu une copie d'une pétition électronique établie par un membre de la communauté demandant que le projet n'aille pas de l'avant ou qu'il soit déplacé à l'est. Au moment de son dépôt, le 11 août 2021, la pétition avait été signée électroniquement par 1 700 personnes. Les signataires ont pu faire part de leurs commentaires sur le projet. Ces commentaires ont été examinés par l'Administration portuaire et le demandeur et ont été inclus dans le rapport mentionné ci-dessus.

3.1.6.3 Mobilisation supplémentaire du public menée par le demandeur

L'Administration portuaire a demandé au demandeur d'organiser une période supplémentaire de mobilisation du public afin d'obtenir de l'information sur les mesures d'atténuation élaborées par le demandeur pour répondre aux préoccupations soulevées par le public lors de la première période de mobilisation. Le demandeur a élaboré une approche en deux phases pour la mobilisation supplémentaire : la première phase a consisté à sensibiliser un sous-ensemble ciblé de la communauté pour permettre un dialogue approfondi axé sur les préoccupations et les solutions potentielles; la deuxième phase a consisté à sensibiliser l'ensemble de la communauté et à solliciter des commentaires par le biais d'une enquête en ligne.

Au cours de la première phase de la mobilisation supplémentaire, le demandeur a sollicité le public entre le 10 juin et le 22 août 2022. Le demandeur a réalisé ce qui suit :

- **Notification de la période de mobilisation supplémentaire :**
 - Des invitations par courriel ont été envoyées aux résidents qui avaient choisi de rejoindre la base de données du projet de Seaspn le 10 juin 2022.
 - Des appels téléphoniques et des courriels ont été envoyés aux participants à l'atelier intéressés entre le 10 juin et le 19 août 2022.

- **Guide de discussion pour l'atelier sur les mesures d'atténuation :** Un guide détaillé a été créé pour aider les participants à se préparer à l'atelier sur les mesures d'atténuation. Le guide comprenait une vue d'ensemble du projet, des détails sur la façon dont l'atelier sur les mesures d'atténuation serait organisé et animé, une vue d'ensemble des principaux thèmes et questions relevés lors de la mobilisation du public en 2021, et enfin, des détails sur les mesures d'atténuation existantes et proposées par Seapan, pour examen et discussion.

- **Ateliers en personne :** Le candidat a organisé les deux ateliers suivants :
 - Le 23 juin 2022, de 18 h à 19 h 30
 - Les participants ont été invités à assister à l'atelier et à donner leur avis sur les mesures d'atténuation proposées, y compris des commentaires sur ce qui pourrait bien fonctionner, comment les mesures d'atténuation pourraient être ajustées pour mieux répondre aux préoccupations, et si les mesures d'atténuation proposées semblaient insuffisantes.
 - Étaient présents : deux représentants de Seaspn, deux représentants de l'Administration portuaire, 18 personnes présentes en personne et trois participants sur Zoom.
 - La réunion a été enregistrée et mise en ligne.
 - Le 22 août 2022, de 18 h à 19 h 30.
 - Les participants au premier atelier ont été invités à revenir pour avoir la possibilité de donner leur avis sur les mesures d'atténuation proposées.
 - Étaient présents : deux représentants de Seaspn, deux représentants de l'Administration portuaire, 10 personnes présentes en personne et un participant sur Zoom.
 - La réunion a été enregistrée et mise en ligne.

- **Fiches d'information :** Une série de fiches d'information a été préparée, diffusée et ajoutée au site Web du projet, avec des détails sur les sujets suivants : Mobilisation du public en 2021, emplacement de la cale sèche, bruit, qualité de l'air (y compris le processus de permis de gestion de la qualité de l'air de Metro Vancouver), éclairage, utilisation des sols (élaboré en collaboration avec l'Administration portuaire), habitat marin, prévention des déversements et intervention en cas d'urgence, construction du projet.

- **Visite du site du projet :** Visite du site de Seaspn Drydock le 17 août 2022 pour les participants au premier atelier en petits groupes qui souhaitaient y prendre part. Huit résidents locaux ont participé à la visite du site.

Au cours de la deuxième phase de la mobilisation supplémentaire, le demandeur a sollicité le public entre le 27 juillet et le 14 septembre 2022. Le demandeur a réalisé ce qui suit :

- **Lettres d'avis :** Envoi de cartes postales aux résidents et aux entreprises de North Vancouver au début du processus de mobilisation (le 26 juillet 2022, et des cartes postales de suivi ont été envoyées le 31 août 2022), à environ 7 200 résidents et entreprises situés dans un rayon d'un kilomètre de l'emplacement du projet.
 - 116 commentaires ont été reçus, dont 108 courriels, sept appels téléphoniques et une lettre imprimée.

- **Efforts de sensibilisation** : Les efforts suivants ont été déployés pour informer le public au sujet de la période de mobilisation et des possibilités de participation annoncées.
 - Des annonces imprimées et numériques ont été publiées dans le North Shore News le 27 juillet, le 2 août et le 7 septembre 2022 (pour les annonces imprimées) et entre le 27 juillet et le 12 août, et entre le 6 et le 14 septembre 2022 (pour les annonces numériques).
 - Des publicités payantes sur Facebook ont été diffusées entre le 27 juillet et le 10 août 2022, et une série supplémentaire de publicités pour souligner la fin de la période de mobilisation s'est déroulée du 1er au 14 septembre 2022.
 - Deux messages sur les plateformes de médias sociaux Facebook, Twitter, Instagram et LinkedIn du demandeur ont été publiés le 27 juillet et le 7 septembre 2022.
 - Une lettre d'information électronique a été envoyée à 90 abonnés pour les informer de la période de mobilisation supplémentaire et du formulaire de commentaires en ligne (la liste des abonnés correspond à une liste de personnes qui ont choisi de s'inscrire volontairement à la base de données du projet de Seaspn. Pendant la durée de la mobilisation, cette base de données a augmenté en nombre).
- **Formulaire de rétroaction en ligne** : Créé pour recueillir les commentaires de la communauté sur les mesures d'atténuation proposées par le demandeur.
 - 652 formulaires de commentaires en ligne ont été remplis.
- **Activités en ligne** :
 - La page Web dédiée a été mise à jour pour informer le public de la période de mobilisation supplémentaire, diffuser les documents relatifs au projet, y compris les fiches d'information (référencées ci-dessus), et fournir des détails sur les possibilités de mobilisation : drydockprojects.com.

Le demandeur a fourni à l'Administration portuaire les rapports suivants et plusieurs annexes résumant le processus de mobilisation :

- Le [rapport de synthèse de la mobilisation du public](#), daté du 22 février 2023, comportant un résumé détaillé du processus de mobilisation du public supplémentaire et de tous les commentaires reçus.
- Le [rapport d'examen de la mobilisation du public](#), daté du 22 février 2023, contenant les réponses officielles du demandeur aux commentaires du public, classées par thème.
- Le [tableau des mesures d'atténuation du rapport d'examen de la mobilisation du public](#), daté du 22 février 2023, qui décrit l'évolution des mesures d'atténuation proposées par le demandeur. En commençant par les mesures d'atténuation originales de la demande initiale du demandeur, puis les mesures d'atténuation nouvelles et révisées élaborées à la suite de la période de mobilisation du public en 2021, et toutes les révisions supplémentaires et les nouvelles mesures d'atténuation élaborées à la suite de la période de mobilisation du public supplémentaire en 2022.

Les rapports et annexes susmentionnés ont été publiés sur les sites Web de l'Administration portuaire et du demandeur le 23 mars 2023. Tous les commentaires reçus ont été pris en compte par le demandeur lors de l'élaboration des mesures d'atténuation et par l'Administration portuaire lors de l'élaboration des propositions de conditions de l'ébauche du permis. Les rétroactions et les mesures d'atténuation sont résumées dans la section 3.2.

3.2 Résumé de la mobilisation du public et des intervenants

Le tableau ci-dessous résume les commentaires et les préoccupations des parties prenantes et du public, ainsi que les réponses et les mesures d'atténuation du demandeur. Le tableau fait également référence aux conditions potentielles de l'ébauche de permis accompagnant le présent rapport et les

thèmes sont classés par ordre alphabétique.

| Résumé du commentaire ou de la préoccupation | Source du commentaire ou de la préoccupation | Réponse, mesures d'atténuation proposées par le demandeur et/ou conditions de permis proposées |
|--|--|--|
| Répercussions des travaux de construction | | |
| <p>Des inquiétudes ont été exprimées concernant les répercussions des vibrations provoquées par l'installation des pieux par battage sur les immeubles résidentiels.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Ville de North Vancouver • Mobilisation du public | <p>L'impact sur les immeubles résidentiels des vibrations du sol dues à l'installation de pieux par battage dans l'eau à l'aide d'équipement lourd n'est pas prévu en raison de la distance qui sépare les sites d'installation des pieux.</p> <p>Le demandeur s'est engagé à faire appel à un expert-conseil spécialisé dans les vibrations pour instrumenter et surveiller les vibrations à proximité des fondations du bâtiment le plus proche, afin de s'assurer que les vibrations pendant la construction restent à des niveaux sûrs. Des détails sur ce point et sur d'autres</p> |

| Résumé du commentaire ou de la préoccupation | Source du commentaire ou de la préoccupation | Réponse, mesures d'atténuation proposées par le demandeur et/ou conditions de permis proposées |
|--|--|--|
| | | <p>mesures d'atténuation liées à la construction figurent aux pages 39 à 42 du rapport du demandeur sur la mobilisation du public, y compris des références à la collaboration avec le groupe de travail communautaire pendant la construction et à l'installation de silencieux sur les machines pour atténuer le bruit.</p> <p>L'ébauche de permis qui accompagne ce rapport comprend des conditions proposées pour prendre en compte les répercussions des travaux de construction sur la communauté voisine. Cela comprend :</p> <p>La condition n° 26, qui exige du détenteur du permis qu'il soumette une version actualisée du plan de gestion environnementale des travaux de construction. Ce plan décrira les pratiques à mettre en place pendant la construction pour réduire les répercussions sur la communauté et l'environnement.</p> <p>La condition n° 37 précise que l'installation de pieux à l'aide d'un vibrofonceur est recommandée et détaille les mesures d'atténuation supplémentaires au cas où l'installation des pieux par battage serait nécessaire.</p> <p>La condition n° 38 exige que le détenteur du permis engage un expert-conseil qualifié en vibrations pour instrumenter et surveiller toute vibration potentielle du sol à proximité des fondations du bâtiment le plus proche.</p> |
| <p>Inquiétudes quant à l'impact de la construction sur les résidents et les entreprises de la région (niveau de bruit, par exemple).</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Mobilisation du public | <p>Un bruit temporaire est prévu pendant la période de construction de quatre mois en raison de l'installation des pieux (durée d'environ six semaines) et de l'équipement de construction.</p> |

| | | |
|---|---|--|
| <p>Préoccupations concernant les incidences sur la qualité de l'air pendant les travaux de construction</p> | <ul style="list-style-type: none">• Ville de North Vancouver• Mobilisation du public | <p>Les effets sur la qualité de l'air pendant la construction devraient être minimisés, les nouvelles cales sèches étant assemblées en dehors du site.</p> <p>Le demandeur a proposé une mesure d'atténuation pour répondre à la préoccupation concernant la qualité de l'air pendant la construction. Cette mesure est détaillée à la page 42 du rapport d'examen de la mobilisation du public rédigé par le demandeur. Le demandeur a l'intention de collaborer avec le groupe de travail communautaire pour</p> |
|---|---|--|



| Résumé du commentaire ou de la préoccupation | Source du commentaire ou de la préoccupation | Réponse, mesures d'atténuation proposées par le demandeur et/ou conditions de permis proposées |
|--|--|---|
| | | <p>trouver d'autres occasions de dialogue avec la communauté en ce qui concerne les activités de construction.</p> <p>L'ébauche de permis qui accompagne le présent rapport comprend la condition n° 26 proposée pour traiter les incidences de la construction sur la qualité de l'air. Cette condition exige du détenteur du permis qu'il soumette une version actualisée du plan de gestion environnementale des travaux de construction. Ce plan décrira les pratiques à mettre en place pendant la construction pour réduire les répercussions sur la communauté et l'environnement.</p> |
| Effets sur l'environnement | | |
| Préoccupations quant à l'impact du projet sur les courants marins et les modes de circulation marine | <ul style="list-style-type: none"> • Ville de North Vancouver | Le projet ne devrait pas avoir d'effets sur les courants et la circulation maritime, ni sur la capacité de la zone à être utilisée à l'avenir à des fins technologiques dans le domaine de l'énergie océanique. |

| | | |
|---|--|---|
| <p>Préoccupations quant au fait que l'agrandissement du projet interfère avec l'habitat marin et la faune</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Ville de North Vancouver • Mobilisation du public | <p>Pour déterminer s'il pourrait y avoir des interférences avec l'habitat marin et la faune, le demandeur a entrepris une évaluation de l'habitat. L'évaluation a indiqué qu'en raison de la profondeur de l'eau et de la composition du fond marin à cet endroit, il n'y aurait pas d'effets négatifs liés à la phase de construction ou à la phase d'exploitation du projet sur l'habitat marin si le projet était mis en œuvre.</p> <p>Ce rapport a été soumis à Pêches et Océans Canada (MPO) qui a émis une lettre d'avis. Le MPO a déterminé qu'une autorisation en vertu de la <i>Loi sur les pêches</i> n'était pas nécessaire et a établi des mesures d'atténuation des effets sur le poisson et son habitat dans la lettre d'avis.</p> <p>Ces mesures d'atténuation sont reflétées dans l'ébauche du plan de gestion environnementale des travaux de construction du demandeur et dans le rapport d'examen de la mobilisation du public (voir pages 32 et 42). Les mesures comprennent l'exécution des travaux dans l'eau pendant les périodes posant le moins de risque pour le poisson, la surveillance du bruit sous-marin pendant l'enfoncement des pieux, la prévention des déversements et la mise en œuvre d'une procédure</p> |
|---|--|---|

| Résumé du commentaire ou de la préoccupation | Source du commentaire ou de la préoccupation | Réponse, mesures d'atténuation proposées par le demandeur et/ou conditions de permis proposées |
|--|--|--|
| | | <p>d'arrêt des travaux si l'on observe que les activités affectent les poissons ou les mammifères marins.</p> <p>Le demandeur s'est engagé à travailler avec des organisations locales à but non lucratif axées sur la mer pour installer quatre panneaux en filet pour les harengs sur le quai de service existant afin de soutenir la population de harengs, pendant une période d'essai.</p> <p>Aucune répercussion sur l'habitat des oiseaux n'est attendue, car aucun habitat d'oiseaux n'a été documenté dans la zone de construction.</p> <p>En outre, le demandeur a mis en place des pratiques environnementales bien établies dans cette installation, qui a fonctionné comme une cale sèche pendant de nombreuses années.</p> <p>L'ébauche de permis accompagnant le présent rapport comprend un certain nombre de conditions proposées pour prendre en compte les effets sur les habitats marins et sauvages pendant la construction. Cela comprend :</p> <p>La condition n° 26, qui exige du détenteur du permis qu'il soumette une version actualisée du plan de gestion environnementale des travaux de construction. Ce plan décrira les pratiques à mettre en place pendant la construction pour réduire les répercussions sur la communauté et l'environnement.</p> <p>La condition n° 35, qui impose au détenteur du permis, ou à son entrepreneur, d'engager un professionnel de l'environnement qualifié pour surveiller le projet.</p> <p>La condition n° 36 qui exige que le détenteur du permis fournisse des rapports de surveillance environnementale à l'Administration portuaire, tel qu'indiqué dans l'ébauche du plan de gestion environnementale des travaux de</p> |

| | | |
|--|--|---|
| | | <p>construction.</p> <p>La condition n° 37 précise que l'installation de pieux à l'aide d'un vibrofonceur est recommandée et détaille les mesures d'atténuation supplémentaires au cas où l'installation des pieux par battage serait nécessaire.</p> <p>La condition n° 39 qui exige que le détenteur du permis interrompe les travaux et avertisse l'Administration portuaire</p> |
|--|--|---|

| Résumé du commentaire ou de la préoccupation | Source du commentaire ou de la préoccupation | Réponse, mesures d'atténuation proposées par le demandeur et/ou conditions de permis proposées |
|--|--|--|
| | | <p>en cas de dommages causés au poisson ou à son habitat (c'est-à-dire en observant des poissons en détresse, blessés ou morts).</p> <p>La condition n° 40 concerne l'utilisation de béton dans un environnement marin afin d'éviter toute contamination.</p> <p>La condition n° 41 garantit que les pieux sont recouverts d'un opercule afin d'éviter le piégeage de la faune.</p> <p>La condition n° 42 interdit aux barges et autres navires utilisés pour la construction de s'échouer sur le rivage ou le fond marin.</p> <p>La condition n° 43 fait en sorte que tous les travaux en milieu aquatique soient réalisés pendant la période posant le moins de risque pour le poisson et son habitat, à savoir entre le 16 août et le 28 février, sauf autorisation écrite de Pêches et Océans Canada (MPO).</p> <p>La condition n° 44 stipule que le détenteur du permis ne doit pas perturber le fond marin au-delà du site du projet.</p> <p>La condition n° 45 exige que le détenteur du permis contienne, teste et élimine tout matériau contaminé.</p> <p>La condition n° 46 stipule que le détenteur du permis ne doit pas, directement ou indirectement, déposer ou permettre le dépôt d'une substance nocive dans le milieu marin.</p> <p>La condition n° 60 exige que le détenteur du permis collabore avec une organisation locale pour installer des panneaux en filet pour les harengs pendant une période d'essai de trois ans.</p> |

| | | |
|---|--|---|
| <p>Inquiétudes quant à l'augmentation de la pollution d'origine hydrique et des déversements du fait de l'installation existante et du projet</p> | <ul style="list-style-type: none">• Mobilisation du public | <p>Le demandeur a mis en place plusieurs processus pour prévenir et/ou gérer les polluants d'origine hydrique, notamment un plan de prévention et d'intervention en cas de déversement et un plan d'intervention en cas d'incendie et d'urgence pour les opérations existantes sur terre et dans l'eau. Les détails ont été décrits dans le rapport d'examen de la mobilisation du public du demandeur. Le rapport décrit également les mesures d'atténuation visant à réduire les impacts causés par les opérations et des navires (voir pages 33-35), notamment</p> |
|---|--|---|



| Résumé du commentaire ou de la préoccupation | Source du commentaire ou de la préoccupation | Réponse, mesures d'atténuation proposées par le demandeur et/ou conditions de permis proposées |
|--|--|--|
| | | <p>le raccordement des nouvelles cales sèches au système existant de traitement des eaux usées.</p> <p>L'ébauche de permis accompagnant le présent rapport comprend un certain nombre de conditions proposées pour prendre en compte les préoccupations liées à la pollution d'origine hydrique et aux déversements. Cela comprend :</p> <p>La condition n° 26, qui exige du détenteur du permis qu'il soumette une version actualisée du plan de gestion environnementale des travaux de construction. Ce plan décrira les pratiques à mettre en place pendant la construction pour réduire les répercussions sur la communauté et l'environnement.</p> <p>La condition n° 48, qui exige du détenteur du permis qu'il effectue une analyse basée sur les risques afin de préparer un profil complet des dangers et des risques du site. Ce document doit également être fourni au service d'incendie de la ville de North Vancouver 40 jours ouvrables avant le début des opérations.</p> |
| Emplacement | | |

| | | |
|---|---|--|
| <p>L'emplacement de l'agrandissement rapprocherait les activités de la cale sèche des zones résidentielles, et il est suggéré d'agrandir vers l'est car il s'agit d'une zone plus industrielle.</p> | <ul style="list-style-type: none">• Ville de North Vancouver• Mobilisation du public | <p>Le demandeur a soumis en juin 2022 à l'Administration portuaire un addendum sur les autres options d'implantation décrivant plus en détail les considérations qui ont présidé à la proposition d'agrandissement vers l'ouest.</p> <p>Le demandeur a envisagé plusieurs emplacements possibles pour de nouvelles cales sèches dans les zones existantes et dans les superficies potentielles du terrain loué en sus, y compris le plan d'eau adjacent situé directement à l'est de ses activités actuelles, une zone désignée sous le nom de Zone 7 ou Quai 94. Le rapport indique (page 14) que la zone d'agrandissement du côté est a été jugée inadaptée pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none">• Ce plan d'eau est loué à Seaspn ULC pour ses activités de transport maritime. Bien qu'il s'agisse de sociétés apparentées, elles constituent des entités juridiques distinctes.• Le quai 94 est déjà utilisé pour l'amarrage, l'entretien et les réparations |
|---|---|--|

| Résumé du commentaire ou de la préoccupation | Source du commentaire ou de la préoccupation | Réponse, mesures d'atténuation proposées par le demandeur et/ou conditions de permis proposées |
|--|--|--|
| | | <p>mineures des navires (activités ne nécessitant pas d'équipement mobile lourd ou de services de cale sèche) et continuera à être utilisé pour ces activités.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La structure du quai 94 n'est pas adaptée à une utilisation en tant que cale sèche. Il faudrait l'enlever et le reconstruire pour qu'il réponde aux exigences en matière de poids pour les opérations de cale sèche, ce qui n'est pas économiquement faisable pour ce projet. • Le quai 94 n'est pas directement accessible par le côté sud du site depuis le site de Vancouver Drydock. Les travailleurs et l'équipement lourd devraient faire des allers-retours de 900 à 1 200 m du côté nord pour accéder au quai 94 depuis le site de Vancouver Drydock. Pour ce faire, ils devraient se déplacer entre deux zones sécurisées et quatre points de contrôle de sécurité (à l'entrée et à la sortie de chaque site) pour chaque aller-retour. Il faudrait également se déplacer sur une route ouverte, ce qui compromettrait les exigences de sécurité qui font partie de certaines activités de réparation des navires. Dans l'ensemble, les défis logistiques liés à l'exploitation de cales sèches sur ces sites distincts seraient inefficaces et rendraient le projet économiquement irréalisable. |

| | | |
|---|--|--|
| <p>Préoccupations concernant le paysage, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none">• Le site actuel est inesthétique (par exemple, des débris partout).• L'augmentation de l'activité industrielle pourrait avoir un impact sur la valeur et la jouissance des propriétés. | <ul style="list-style-type: none">• Mobilisation du public | <p>Les locataires du port sont tenus de veiller à ce que les opérations de maintenance, d'entretien et les activités sur leur site soient réalisées dans des conditions de propreté et de salubrité.</p> <p>Il n'est pas certain que ce projet ait un impact sur la valeur des propriétés, car le front de mer de North Vancouver est depuis longtemps un centre d'activité économique où opèrent la construction navale et les industries maritimes; l'emplacement du projet proposé est connu du public et est désigné comme ayant une vocation industrielle dans le plan d'occupation des sols de l'Administration portuaire.</p> <p>Le demandeur a prévu des mesures d'atténuation pour l'embellissement du site et l'amélioration de l'esthétique de la nouvelle cale sèche proposée par des peintures et/ou des peintures murales, en plus du nettoyage du site. Voir le rapport du demandeur sur l'examen de la mobilisation du public pour plus de détails (page</p> |
|---|--|--|

| Résumé du commentaire ou de la préoccupation | Source du commentaire ou de la préoccupation | Réponse, mesures d'atténuation proposées par le demandeur et/ou conditions de permis proposées |
|--|--|--|
| | | <p>16). Le demandeur s'est également engagé à étudier les possibilités d'aménagement paysager et d'embellissement du site avec un groupe de travail communautaire (voir la page 44 du rapport d'examen de la mobilisation du public du demandeur pour plus de détails sur ce groupe).</p> <p>L'ébauche de permis qui accompagne le présent rapport comprend la condition n° 16 proposée qui exige que le détenteur du permis respecte toutes les mesures d'atténuation proposées dans le tableau des mesures d'atténuation du rapport d'examen de la mobilisation du public du demandeur.</p> <p>En ce qui concerne l'enlèvement des débris, l'ébauche de permis ci-joint comprend également la condition proposée n° 59, qui exigerait que le détenteur du permis effectue un relevé en plongée après la construction afin de caractériser et d'enlever tous les débris d'origine humaine à l'intérieur de son plan d'eau. Bien que ce nettoyage puisse ne pas être visible pour le public puisqu'il s'agit d'une zone subtidale, il s'agit d'une exigence du projet.</p> |

| | | |
|---|--|---|
| <p>Préoccupations concernant la proximité et/ou l'empiètement des activités industrielles sur les parcs, les terrains de jeux et les zones résidentielles</p> | <ul style="list-style-type: none">• Mobilisation du public | <p>La zone située à l'intérieur et autour de la zone concernée est désignée comme « usage industriel » ou « terminal portuaire », et le projet proposé est conforme à la vocation industrielle du plan d'occupation des sols de l'Administration portuaire.</p> <p>Toutefois, dans son rapport d'examen de la mobilisation du public, le demandeur a énuméré plusieurs mesures d'atténuation pour répondre à toutes les préoccupations soulevées par les résidents du voisinage. Les mesures d'atténuation portent spécifiquement sur les moyens de mieux intégrer le projet proposé aux activités de la communauté afin d'aborder la question du paysage (voir page 16), du bruit en dehors des heures normales (de 7 h à 23 h) et pendant les longues fins de semaine de juillet, août et septembre (voir page 20), de la formation d'un groupe de travail communautaire (voir page 44), de la communication avec les résidents locaux, les écoles et les personnes intéressées, du versement d'un montant de 75 000 \$ pour un aménagement communautaire (pages 44 et 45) et de l'échantillonnage des particules dans la communauté tous les six</p> |
|---|--|---|

| Résumé du commentaire ou de la préoccupation | Source du commentaire ou de la préoccupation | Réponse, mesures d'atténuation proposées par le demandeur et/ou conditions de permis proposées |
|--|--|---|
| | | <p>mois pendant deux ans (voir page 23), entre autres.</p> <p>L'ébauche de permis qui accompagne l présent rapport comprend la condition n° 16 proposée qui exige que le détenteur du permis respecte toutes les mesures d'atténuation proposées dans le tableau des mesures d'atténuation du rapport d'examen de la mobilisation du public du demandeur, dont une partie vise à réduire les répercussions de l'activité industrielle sur les parcs et les zones résidentielles.</p> <p>La condition n° 50 proposée exige que le détenteur du permis soumette un projet de plan de communication sur les opérations. Ce plan décrira la manière dont le détenteur du permis mobilisera le public et les parties prenantes et communiquera avec eux pendant les opérations, y compris les notifications concernant les travaux générant du bruit.</p> <p>La condition n° 51 proposée exige que le détenteur du permis soumette un plan de gestion des émissions atmosphériques avant le début de l'exploitation.</p> <p>La condition n° 56 proposée exige du détenteur du permis qu'il effectue une surveillance du bruit après le projet afin de confirmer les prévisions de l'évaluation du bruit environnemental de 2021 et d'indiquer l'efficacité des mesures d'atténuation du bruit. L'Administration portuaire peut exiger des mesures d'atténuation supplémentaires si les résultats s'écartent de l'évaluation.</p> <p>La condition n° 57 proposée impose au détenteur du permis d'installer une station permanente de surveillance du bruit à proximité des récepteurs sensibles situés au nord des cales sèches. Les données de la station doivent être communiquées à l'Administration portuaire. Le bruit excessif, déterminé par un professionnel qualifié, doit être signalé au groupe de travail</p> |

| | | |
|--|--|---|
| | | <p>communautaire (ce processus doit être reflété dans le plan de communication des opérations du détenteur du permis; voir la condition n° 50).</p> |
|--|--|---|

COOPÉRIE

| Résumé du commentaire ou de la préoccupation | Source du commentaire ou de la préoccupation | Réponse, mesures d'atténuation proposées par le demandeur et/ou conditions de permis proposées |
|---|--|---|
| | | <p>La condition n° 58 proposée exige que le détenteur du permis entreprenne une évaluation de l'éclairage après le projet afin de confirmer les prévisions du rapport sur l'éclairage de 2021 et de faire rapport à l'Administration portuaire et au groupe de travail communautaire. L'Administration portuaire peut exiger des mesures d'atténuation supplémentaires si les résultats s'écartent de l'évaluation.</p> |
| <p>Emplacement de l'agrandissement par rapport aux propriétés appartenant à la ville de North Vancouver et aux plans d'eau loués à l'Administration portuaire</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Ville de North Vancouver | <p>L'Administration portuaire confirme que l'agrandissement proposé vise la location d'une superficie supplémentaire de plan d'eau de 40 m de large, à l'ouest du plan d'eau existant de Seaspn - dans le PID 008- 998-477. Il n'y a pas d'agrandissement (ni du plan d'eau ni de l'infrastructure) dans les eaux contrôlées par la Ville. En conséquence, le demandeur n'a pas eu à fournir d'autres réponses. Le plan d'esquisse S2022-157, qui montre la zone supplémentaire proposée en jaune, est joint à titre de référence.</p> <p>Des inquiétudes ont été soulevées quant à l'utilisation prévue par le demandeur d'une étendue d'eau (mesurant environ 22 mètres du nord au sud et 24 mètres d'est en ouest) près du rivage. L'agrandissement proposé vers l'ouest jouxte davantage la zone d'occupation de la Ville, mais n'a pas d'incidence sur l'utilisation de cette zone. Pour atténuer ces préoccupations, l'Administration portuaire a décidé que le coin nord-ouest, à l'ouest d'une bouée existante, ne serait utilisé qu'à des fins de navigation. Le contrat de location de l'Administration portuaire conclu avec le demandeur n'autorisera pas l'amarrage ou l'installation d'améliorations dans cette zone (voir annexe A, figure A-2).</p> |

| | | |
|---|---|---|
| <p>Question concernant l'emplacement de l'agrandissement par rapport au quai public de la cale sèche de Burrard</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Comité de liaison du secteur riverain de la rive nord • Mobilisation du public | <p>Le demandeur a confirmé que l'agrandissement proposé s'étendrait sur 40 mètres à l'ouest des activités actuelles, en direction du quai public.</p> |
| <p>Demande à ce que la zone soit redésignée comme</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Mobilisation du public | <p>Étant donné que la zone située à l'intérieur et autour de la zone concernée est désignée comme « usage industriel » ou « terminal portuaire », et que le projet est conforme</p> |



| Résumé du commentaire ou de la préoccupation | Source du commentaire ou de la préoccupation | Réponse, mesures d'atténuation proposées par le demandeur et/ou conditions de permis proposées |
|--|--|---|
| zone de « conservation » dans le plan d'occupation des sols de l'Administration portuaire | | à l'usage « industriel » du plan d'occupation des sols de l'Administration portuaire, il n'est pas prévu d'amender la zone pour la transformer en zone de « conservation ». |
| Demande à ce que la zone située à l'ouest de l'agrandissement soit redésignée dans le plan d'occupation des sols de l'Administration portuaire | <ul style="list-style-type: none"> • Ville de North Vancouver | L'Administration portuaire pourrait envisager un changement de désignation des eaux à l'ouest de la cale sèche (entre la zone d'agrandissement proposée de la cale sèche et le quai Burrard à l'ouest) afin de réduire le potentiel d'agrandissement vers l'ouest des terrains industriels à cet endroit. Si ce changement de désignation est décidé, il sera examiné dans le cadre du processus de révision du plan d'occupation des sols, qui a lieu tous les cinq ans environ. La dernière révision a eu lieu en 2020. |
| Possibilités de mobilisation du public et de communication continue | | |
| Les possibilités de mobilisation du public ont été insuffisantes. | <ul style="list-style-type: none"> • Ville de North Vancouver • Mobilisation du public | <p>Le demandeur a mobilisé le public au-delà de ce qui est exigé par le processus ou les lignes directrices du PER. Il a notamment organisé une période de consultation publique de 33 jours ouvrables, du 25 juin au 12 août 2021, et une période de consultation publique supplémentaire de 34 jours ouvrables, axée sur les mesures d'atténuation proposées, du 27 juillet au 14 septembre 2022.</p> <p>Avant le début de la période de consultation supplémentaire, deux réunions de dialogue en petits groupes et une visite du site ont eu lieu entre le 10 juin et le 22 août 2022. Parmi les participants figuraient des personnes très intéressées résidant à proximité du site proposé.</p> |

| | | |
|--|--|--|
| <p>Les cartes postales de notification de la mobilisation du public n'ont pas été distribuées à tous les résidents des immeubles résidentiels à logements multiples en 2021.</p> | <ul style="list-style-type: none">• Mobilisation du public | <p>Bien que l'envoi de la notification initiale (2021) ait été conforme aux lignes directrices du PER en matière de mobilisation du public, le demandeur a affiné son processus pour la période supplémentaire de mobilisation du public (2022) afin d'atténuer les préoccupations soulevées par la notification et de garantir que tous les résidents et entreprises de la zone de notification aient reçu l'avis relatif à la mobilisation du public. La méthode spécifique utilisée est décrite à la page</p> |
|--|--|--|

| Résumé du commentaire ou de la préoccupation | Source du commentaire ou de la préoccupation | Réponse, mesures d'atténuation proposées par le demandeur et/ou conditions de permis proposées |
|--|--|--|
| | | 11 du rapport de synthèse de la mobilisation supplémentaire du demandeur. |
| La période de mobilisation du public en 2021 a été trop courte et s'est déroulée pendant l'été. | <ul style="list-style-type: none"> Mobilisation du public | L'Administration portuaire a exigé une période de mobilisation de 25 jours ouvrables pendant la COVID-19. Le demandeur a respecté et dépassé les exigences de notification prévues par les lignes directrices du PER en matière de mobilisation du public. |
| Les participants aux séances d'information en ligne de 2021 n'ont pas pu s'exprimer librement, mais ont dû écrire leurs questions au moyen de la fonction de clavardage de Zoom. | <ul style="list-style-type: none"> Mobilisation du public | <p>Compte tenu du grand nombre de participants, le demandeur a choisi d'utiliser la fonction de clavardage de Zoom pour permettre à tous les participants de s'exprimer et a publié les réponses sur son site Web. Il s'agit d'une approche standard pour les grands groupes lors de l'utilisation de plateformes de mobilisation en ligne.</p> <p>Le demandeur a organisé des séances de mobilisation du public en ligne, car des restrictions provinciales liées à la COVID-19 concernant les réunions en personne étaient en place à l'époque. En termes d'accessibilité, le demandeur a satisfait aux exigences de l'Administration portuaire en matière de mobilisation du public pendant la pandémie de COVID-19. Il a également respecté les exigences habituelles imposées aux demandeurs en ce qui concerne la mobilisation du public et a assuré la transparence des réponses.</p> |
| La réunion organisée avec les conseils de copropriété au cours de l'été 2021 n'était pas ouverte à tous les résidents des immeubles concernés. | <ul style="list-style-type: none"> Mobilisation du public | Avant d'entamer ces réunions, le demandeur a soumis son approche de la consultation publique à l'Administration portuaire pour examen. Le demandeur a tenu ces réunions conformément au plan approuvé par l'Administration portuaire. Cette phase comprenait des réunions ciblées avec des représentants des conseils de copropriété spécifiques et deux réunions en personne pour le grand public. |

| | | |
|--|--|---|
| <p>Les schémas utilisés dans le Guide d'information sur le projet de 2021 n'incluaient pas systématiquement les navires.</p> | <ul style="list-style-type: none">• Mobilisation du public | <p>L'Administration portuaire a examiné le Guide d'information sur le projet et a compris que les images contenues dans le document devaient servir à illustrer divers scénarios d'utilisation possibles du site, y compris des scénarios dans lesquels les cales sèches pourraient être vides.</p> |
|--|--|---|

COPIE

| Résumé du commentaire ou de la préoccupation | Source du commentaire ou de la préoccupation | Réponse, mesures d'atténuation proposées par le demandeur et/ou conditions de permis proposées |
|---|--|---|
| <p>Des inquiétudes ont été exprimées quant à la manière dont l'Administration portuaire s'assurerait que le demandeur respecte les exigences énoncées dans le permis si le projet était autorisé.</p> | <ul style="list-style-type: none"> Mobilisation du public | <p>Pour garantir le respect de toutes les conditions d'un permis, le programme de conformité, de surveillance et de mise en application de l'Administration portuaire vérifie que les détenteurs de permis respectent les conditions du permis et prend des mesures en cas de non-respect si nécessaire.</p> <p>L'ébauche de permis qui accompagne le présent rapport contient des propositions de conditions visant à répondre à ces préoccupations. Cela comprend :</p> <p>La condition n° 12 proposée qui exige que le détenteur du permis prépare et soumette un formulaire d'autodéclaration démontrant le respect des conditions à chacune des phases suivantes du projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> Conditions préalables à la construction (le formulaire doit être soumis au minimum 15 jours ouvrables avant le début de la construction) Conditions pendant la construction (le formulaire doit être soumis à la moitié de la phase de construction) Conditions à l'achèvement du projet (le formulaire doit être soumis dans les 60 jours ouvrables suivant l'achèvement de la construction) Conditions préalables à l'exploitation (le formulaire doit être soumis 15 jours ouvrables avant le début de l'exploitation) <p>La condition n° 16 proposée exige que le détenteur du permis respecte toutes les mesures d'atténuation proposées dans le tableau des mesures d'atténuation du rapport d'examen de la mobilisation du public du demandeur.</p> |

| | | |
|---|--|--|
| <p>Des inquiétudes ont été exprimées concernant le manque de communication entre le demandeur et ses voisins. Notamment :</p> <ul style="list-style-type: none">• Les opérations et la communication actuelles• L'absence de ligne téléphonique pour les plaintes• La sensibilisation des écoles et les visites guidées | <ul style="list-style-type: none">• Mobilisation du public | <p>Bien que ces questions aient été soulevées dans le contexte de l'exploitation existante, elles ont été abordées par le demandeur dans les mesures d'atténuation détaillées aux pages 43 à 45 de son rapport d'examen de la mobilisation du public. Les mesures d'atténuation comprennent :</p> <ul style="list-style-type: none">• Augmentation de la fréquence du bulletin électronique de Seaspans• Mise en place d'un groupe de travail communautaire• Étudier les possibilités de collaboration avec les écoles et la communauté locale |
|---|--|--|

| Résumé du commentaire ou de la préoccupation | Source du commentaire ou de la préoccupation | Réponse, mesures d'atténuation proposées par le demandeur et/ou conditions de permis proposées |
|--|--|---|
| | | <ul style="list-style-type: none"> • Mise en place d'une ligne téléphonique pour les plaintes et d'un rapport trimestriel sur leur site Web • Contribution à hauteur de 75 000 dollars pour un aménagement public <p>Pour s'assurer que la communauté est tenue au courant de la construction si le projet est approuvé, l'ébauche de permis comprend les conditions proposées suivantes concernant la communication :</p> <p>La condition n° 17 qui exige que le détenteur du permis informe les personnes intéressées de la délivrance du permis par le biais du bulletin électronique Seaspn Signal, du bulletin électronique Drydock (dans le numéro du mois suivant) et par courriel aux personnes figurant dans la base de données des parties intéressées de Seaspn constituée au cours de la procédure de délivrance du permis (dans les 48 heures qui suivent la délivrance du permis).</p> <p>La condition n° 20, qui exige que le détenteur du permis soumette une ébauche du plan de communication des travaux de construction décrivant la manière dont il entend mobiliser le public et les parties prenantes et communiquer avec eux, de la phase préalable à la construction jusqu'à l'achèvement du projet. Un rapport semestriel sur les activités de construction est exigé pendant deux ans.</p> <p>La condition n° 21 exige que le détenteur du permis soumette une ébauche de lettre de notification de construction à l'Administration portuaire pour examen.</p> <p>La condition n° 22 exige que le détenteur du permis envoie une lettre de notification de construction aux personnes se trouvant une zone située dans un rayon de 500 m autour de l'emplacement du projet 10 jours ouvrables avant le début de la construction ou des activités physiques sur le site.</p> <p>La condition n° 50 exige que le détenteur du</p> |

| | | |
|--|--|--|
| | | <p>permis soumettre une ébauche du plan de communication des opérations indiquant les notifications à la communauté tout au long des opérations, y compris les notifications spécifiques aux activités bruyantes. Un rapport semestriel résumant les activités de communication sur la construction doit être fourni à l'Administration portuaire pendant une période de deux ans.</p> |
|--|--|--|

| Résumé du commentaire ou de la préoccupation | Source du commentaire ou de la préoccupation | Réponse, mesures d'atténuation proposées par le demandeur et/ou conditions de permis proposées |
|---|--|---|
| Sécurité et aspect technique | | |
| Intervention maritime – <ul style="list-style-type: none"> Étude d'évaluation des ressources de lutte contre les incendies maritimes | <ul style="list-style-type: none"> Ville de North Vancouver | <p>Le demandeur a réalisé une étude d'évaluation des ressources de lutte contre les incendies maritimes, en coopération avec l'Administration portuaire, avant la présente demande (et indépendamment de celle-ci).</p> <p>Le demandeur a indiqué ce qui suit :</p> <p>La prévention des incendies à Vancouver Drydock constitue une priorité absolue et relève de la responsabilité de tous les travailleurs, de la direction, des entrepreneurs et des visiteurs. Il s'agit notamment d'obtenir un permis de travail à chaud avant de commencer tout travail susceptible de provoquer un incendie (par exemple, soudage, découpe au plasma, meulage, etc.), de respecter les périodes de veille et de refroidissement appropriées pour tout travail à chaud et de maintenir tout l'équipement électrique en bon état.</p> <p>Tous les travailleurs et visiteurs du site de Vancouver Drydock reçoivent une orientation sur le programme de santé et sécurité, d'environnement et d'intervention en cas d'urgence avant de commencer à travailler, et la formation est régulièrement mise à jour. Des exercices d'évacuation et d'incendie sont organisés au moins une fois par an. Les exercices d'incendie et d'urgence sont suivis d'un compte rendu afin d'examiner l'exercice et les suggestions visant à améliorer continuellement le plan d'incendie et d'urgence.</p> <p>Consciente des difficultés particulières auxquelles sont confrontés les premiers intervenants en cas d'incidents à bord des navires et en cale sèche, Seaspans collabore depuis plusieurs années avec les trois services d'incendie de la rive nord afin de mettre au point une formation exhaustive visant à améliorer la lutte contre les incendies en mer et les interventions en cas d'urgence à terre.</p> |

| | | |
|--------------------------------|--|--|
| | | <p>Le demandeur s'est engagé à :</p> <p>Mettre à jour le plan d'intervention en cas d'incendie et d'urgence afin d'y inclure toutes les composantes du projet proposé.</p> |
| <p>Intervention maritime –</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Ville de North Vancouver | <p>Le demandeur a confirmé qu'il travaillait en collaboration avec les trois municipalités de la rive nord</p> |

| Résumé du commentaire ou de la préoccupation | Source du commentaire ou de la préoccupation | Réponse, mesures d'atténuation proposées par le demandeur et/ou conditions de permis proposées |
|---|--|---|
| Implications financières | | <p>pour développer la formation et améliorer la coopération en vue d'améliorer les capacités de lutte contre les incendies maritimes dans les installations de Seaspans à North Vancouver, y compris à Vancouver Drydock.</p> <p>Le demandeur rencontre régulièrement les chefs des services d'incendie de la rive nord (et/ou leurs suppléants) pour les tenir au courant des nouveaux développements des activités de Seaspans et pour assurer une amélioration continue des interventions en cas d'urgence.</p> |
| Planification en cas d'urgence et préoccupations concernant la capacité d'intervention des services d'urgence | <ul style="list-style-type: none"> • Ville de North Vancouver | <p>Le demandeur a participé à des discussions régulières avec les responsables des interventions d'urgence et de la planification de la ville et du district de North Vancouver, indépendamment de ce projet.</p> <p>En réponse aux préoccupations de la Ville, le demandeur a soumis un plan de sécurité incendie préparé par Robert Furlong Design Co.</p> <p>Le demandeur a soumis une lettre intitulée Accès des services d'incendie et d'urgence, datée du 10 mai 2021, qui indique l'emplacement des bouches d'incendie et des bornes-fontaines, ainsi que les voies d'accès à l'intérieur de l'installation.</p> <p>En plus de ce qui précède, le demandeur a proposé une mesure d'atténuation pour mettre à jour son plan d'intervention en cas d'incendie afin d'inclure toutes les parties du projet s'il est approuvé (voir la page 35 du rapport d'examen de la mobilisation du public du demandeur).</p> <p>L'ébauche de permis qui accompagne le présent rapport contient des propositions de conditions visant à répondre à ces préoccupations au sujet de la planification en cas d'urgence. Cela comprend :</p> <p>La condition n° 47 qui exigerait du détenteur du permis qu'il soumette un plan de sécurité incendie actualisé incluant les cales sèches</p> |

| | | |
|--|--|---|
| | | <p>supplémentaires et le ponton de service. Une copie de ce document doit également être fournie au service d'incendie de la ville de North Vancouver 40 jours ouvrables avant le début des opérations.</p> |
|--|--|---|

COPIE

| Résumé du commentaire ou de la préoccupation | Source du commentaire ou de la préoccupation | Réponse, mesures d'atténuation proposées par le demandeur et/ou conditions de permis proposées |
|---|--|--|
| | | <p>La condition n° 48, qui exige du détenteur du permis qu'il effectue une analyse basée sur les risques afin de préparer un profil complet des dangers et des risques du site. Ce document doit également être fourni au service d'incendie de la ville de North Vancouver 40 jours ouvrables avant le début des opérations.</p> <p>La condition de permis n° 49 exige que le détenteur du permis organise une réunion avec l'Administration portuaire et les services d'incendie de la ville et du district de North Vancouver pour discuter de la coordination des interventions en cas d'incendie maritime. Le détenteur du permis doit soumettre à l'Administration portuaire 40 jours avant le début des opérations un plan d'intervention coordonné (combinant les plans de sécurité maritime et d'intervention en cas d'incendie existants).</p> |
| <p>Approvisionnement en eau pour les plans d'urgence ou les opérations de lutte contre l'incendie</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Ville de North Vancouver | <p>Les cales sèches actuelles ont la capacité de puiser l'eau de la Ville dans les bouches d'incendie et l'eau salée de l'océan pour assurer une lutte adéquate contre l'incendie. Le ponton de service proposé dispose également d'une connexion pour la lutte contre l'incendie, ainsi que d'une connexion avec les gicleurs des cales sèches.</p> <p>L'ébauche de permis qui accompagne le présent rapport contient des propositions de conditions visant à répondre à ces préoccupations au sujet de la planification en cas d'urgence. Il s'agit notamment des propositions de conditions n° 47, 48 et 49 détaillées ci-dessus.</p> |
| <p>Répercussions sociales et économiques</p> | | |

| | | |
|---|---|--|
| <p>Préoccupations concernant les niveaux de bruit actuels et l'augmentation potentielle des niveaux de bruit, y compris pendant les heures de la soirée</p> | <ul style="list-style-type: none">• Ville de North Vancouver• Comité de liaison du secteur riverain de la rive nord• Mobilisation du public | <p>Le demandeur a soumis une évaluation du bruit environnemental, préparée par BKL Consultants Ltd. En 2021, l'évaluation de BKL a été préparée conformément aux lignes directrices de l'Administration portuaire en matière d'évaluation du bruit environnemental, qui s'appuient sur les orientations fournies dans trois documents clés : Norme ISO 1996-1 (2003), norme ANSI S12.9 2005/Partie 4 et Michaud, D. S., Bly, S. H. P. & Keith, S. E. (2008).</p> |
|---|---|--|

| Résumé du commentaire ou de la préoccupation | Source du commentaire ou de la préoccupation | Réponse, mesures d'atténuation proposées par le demandeur et/ou conditions de permis proposées |
|--|--|--|
| | | <p>Le demandeur a présenté des mesures d'atténuation du bruit dans le rapport d'examen de la mobilisation du public (voir page 20) et s'est engagé à faire participer le groupe de travail communautaire à ces questions. (Le demandeur s'est engagé à créer un groupe de travail communautaire, dans le but de partager de l'information sur les opérations, de recevoir des commentaires et de favoriser un dialogue continu.) Le mandat sera élaboré en consultation avec un facilitateur IAP2 qualifié et les comptes rendus des réunions seront disponibles sur le site Web de Seaspn (pour plus de détails, voir la page 44 du rapport d'examen de la mobilisation du public).</p> <p>Le demandeur a inclus des mesures d'atténuation qui traitent spécifiquement de la planification et de la notification des activités génératrices de bruit élevé. Il a testé un certain nombre de mesures d'atténuation du bruit et s'est engagé à procéder à d'autres essais (voir les pages 20 et 21 du rapport d'examen de la mobilisation du public).</p> <p>L'ébauche de permis qui accompagne le présent rapport contient des propositions de conditions visant à répondre à ces préoccupations au sujet du bruit. Cela comprend les éléments suivants :</p> <p>La condition n° 50 qui exige que le détenteur du permis soumette une ébauche du plan de communication des opérations indiquant les notifications à la communauté tout au long des opérations, y compris les notifications spécifiques aux activités bruyantes.</p> <p>La condition n° 56 qui exige du détenteur du permis qu'il effectue une surveillance du bruit après le projet afin de confirmer les prévisions de l'évaluation du bruit environnemental de 2021 et d'indiquer l'efficacité des mesures d'atténuation du bruit. L'Administration portuaire peut exiger des mesures d'atténuation supplémentaires si les résultats</p> |

| | | |
|--|--|---|
| | | <p>s'écartent de l'évaluation.</p> <p>La condition n° 57 impose au détenteur du permis d'installer une station permanente de surveillance du bruit à proximité des récepteurs sensibles</p> |
|--|--|---|

COPIE

| Résumé du commentaire ou de la préoccupation | Source du commentaire ou de la préoccupation | Réponse, mesures d'atténuation proposées par le demandeur et/ou conditions de permis proposées |
|---|--|---|
| | | <p>situés au nord des cales sèches. Les données de la station doivent être communiquées à l'Administration portuaire. Le bruit excessif, déterminé par un professionnel qualifié, doit être signalé au groupe de travail communautaire (ce processus doit être reflété dans le plan de communication des opérations du détenteur du permis; voir la condition n° 50).</p> |
| <p>Commentaires sur l'évaluation du bruit environnemental concernant sa crédibilité et le manque de consultation de la communauté lors de la définition du champ d'application de l'étude</p> | <ul style="list-style-type: none"> Mobilisation du public | <p>L'étude a été menée par BKL Consultants Ltd, un bureau d'études indépendant spécialisé dans le domaine de l'acoustique. L'évaluation a été réalisée par deux ingénieurs professionnels à l'aide d'un modèle 3D conforme à la norme ISO 9613-2 (1996) internationalement reconnue pour la prévision de la propagation du son à l'extérieur.</p> <p>Les directives de l'Administration portuaire n'exigent pas de mobilisation du public sur la portée des études requises pour une demande de permis. L'étude est conforme aux directives de l'Administration portuaire et a été réalisée de manière satisfaisante.</p> <p>Le demandeur s'est engagé à entreprendre une évaluation du bruit après le projet (voir page 21 du rapport d'examen de la mobilisation du public du demandeur).</p> <p>L'ébauche de permis qui accompagne le présent rapport contient des propositions de conditions visant à répondre à ces préoccupations au sujet du bruit. Cela comprend les éléments suivants :</p> <p>La condition n° 56 qui exige du détenteur du permis qu'il effectue une surveillance du bruit après le projet afin de confirmer les prévisions de l'évaluation du bruit environnemental de 2021 et d'indiquer l'efficacité des mesures d'atténuation du bruit. L'Administration portuaire peut exiger des mesures d'atténuation supplémentaires si les résultats s'écartent de l'évaluation.</p> |

| | | |
|--|--|--|
| | | <p>La condition n° 57 impose au détenteur du permis d'installer une station permanente de surveillance du bruit à proximité des récepteurs sensibles</p> |
|--|--|--|



| Résumé du commentaire ou de la préoccupation | Source du commentaire ou de la préoccupation | Réponse, mesures d'atténuation proposées par le demandeur et/ou conditions de permis proposées |
|--|--|---|
| | | situés au nord des cales sèches. Les données de la station doivent être communiquées à l'Administration portuaire. Le bruit excessif, déterminé par un professionnel qualifié, doit être signalé au groupe de travail communautaire (ce processus doit être reflété dans le plan de communication des opérations du détenteur du permis; voir la condition n° 50). |
| <p>Inquiétudes quant au fait que l'agrandissement proposé créerait une pollution lumineuse supplémentaire. Par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hauteur des mâts d'éclairage • Températures de l'éclairage • Absence de dispositifs protégés par un boîtier • Demande d'éteindre l'éclairage lorsqu'il n'est pas utilisé • Méthodologie, précision et crédibilité de l'étude sur l'éclairage | <ul style="list-style-type: none"> • Ville de North Vancouver • Mobilisation du public | <p>Le demandeur a soumis une étude et un rapport sur l'éclairage préparés par RFT Engineering Ltd. Le rapport a été préparé conformément à la directive sur l'éclairage de l'Administration portuaire. L'objectif du rapport était de concevoir des éclairages fixes et des éclairages par projection, tout en éliminant le risque de pollution lumineuse pour les propriétés environnantes et les navires de passage.</p> <p>L'étude sur l'éclairage du demandeur a été réalisée par un ingénieur électricien professionnel agréé et répond aux exigences de l'Administration portuaire telles qu'elles sont définies dans la directive sur l'éclairage du PER.</p> <p>Le demandeur s'est engagé à réduire la hauteur des mâts à 7,5 mètres, à modifier la température des ampoules de 4 000 k à 3 000 k (ampoules plus chaudes) sur tous les luminaires proposés et à installer des luminaires à détection de mouvement le cas échéant.</p> <p>Six mâts d'éclairage de 7,5 mètres seront installés le long du côté nord du nouveau ponton de service. Afin de minimiser la pollution lumineuse dans l'environnement marin et la communauté, l'éclairage :</p> <ul style="list-style-type: none"> • sera utilisé qu'en cas de besoin (cellules photoélectriques et variateurs d'intensité) • sera utilisé pour éclairer seulement les zones nécessaires (respect du ciel nocturne) • ne sera pas plus brillant que nécessaire |

| | | |
|--|--|---|
| | | <p>pour la sécurité</p> <ul style="list-style-type: none">• minimisera les émissions de lumière bleue• sera protégé par un boîtier <p>La portée de l'éclairage sur le ponton de service serait d'environ 11 mètres, sans éblouir les navires de passage ni provoquer de pollution lumineuse dans la communauté environnante.</p> |
|--|--|---|

| Résumé du commentaire ou de la préoccupation | Source du commentaire ou de la préoccupation | Réponse, mesures d'atténuation proposées par le demandeur et/ou conditions de permis proposées |
|--|--|--|
| | | <p>Les deux nouvelles cales sèches proposées seraient également éclairées vers l'intérieur et vers le bas afin de n'éclairer que l'intérieur des cales sèches. Une fois les cales sèches proposées sur le site, le système d'éclairage sera évalué et, si nécessaire, modernisé afin de minimiser la pollution lumineuse et de respecter le ciel nocturne.</p> <p>Le demandeur a proposé des mesures d'atténuation de l'éclairage aux pages 37 et 38 de son rapport d'examen de la mobilisation du public. Il s'agit notamment de veiller à ce que l'éclairage soit respectueux du ciel nocturne, d'installer des boîtiers de protection dans la mesure du possible, de raccourcir les émissions lumineuses, d'adopter une couleur de lumière plus chaude et de travailler avec le groupe de travail communautaire pour trouver d'autres possibilités de collaborer sur les questions de l'éclairage sur le site. Le demandeur a également proposé de moderniser son site existant afin de réduire les répercussions causées par l'éclairage.</p> <p>L'ébauche de permis qui accompagne le présent rapport contient des propositions de conditions visant à répondre à ces préoccupations au sujet des répercussions causées par l'éclairage. Cela comprend les éléments suivants :</p> <p>La condition n° 52, qui exige du détenteur du permis qu'il révisé l'évaluation de l'éclairage afin d'inclure tous les éclairages associés au projet.</p> <p>La condition n° 58 qui exige que le détenteur du permis entreprenne une évaluation de l'éclairage après le projet afin de confirmer les prévisions du rapport sur l'éclairage de 2021 et de faire rapport à l'Administration portuaire et au groupe de travail communautaire. L'Administration portuaire peut exiger des mesures d'atténuation supplémentaires si les résultats s'écartent de l'évaluation.</p> |

| | | |
|---|--|--|
| <p>Inquiétudes quant à la perturbation causée par les niveaux d'éclairage de l'installation existante</p> | <ul style="list-style-type: none">• Mobilisation du public | <p>Le demandeur a entamé des travaux de conception afin de moderniser les mâts d'éclairage existants et les lumières montées sur les bâtiments sur l'ensemble du site de Vancouver Dryock avec un éclairage respectueux du ciel nocturne, et d'incorporer des boîtiers, le cas échéant, afin de minimiser la pollution lumineuse provenant des activités existantes.</p> |
|---|--|--|



| Résumé du commentaire ou de la préoccupation | Source du commentaire ou de la préoccupation | Réponse, mesures d'atténuation proposées par le demandeur et/ou conditions de permis proposées |
|---|--|--|
| | | <p>L'ébauche de permis qui accompagne le présent rapport contient des propositions de conditions visant à répondre à ces préoccupations au sujet des répercussions causées par l'éclairage. Cela comprend les éléments suivants :</p> <p>Les conditions n° 52 et n° 58 qui sont détaillées ci-dessus.</p> |
| <p>Préoccupations quant à l'impact du projet sur la qualité de l'air et la santé humaine pendant les opérations</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Ville de North Vancouver • Mobilisation du public | <p>Le demandeur a proposé plusieurs mesures d'atténuation pour répondre à la préoccupation concernant la qualité de l'air pendant l'exploitation du site. Ces mesures sont détaillées aux pages 23 et 24 du rapport d'examen de la mobilisation du public rédigé par le demandeur.</p> <p>S'engager à prélever des échantillons de poussière et à les contrôler deux fois par an pendant deux ans. Les résultats seront disponibles sur le site Web de Seaspán, et le demandeur travaillera avec des experts pour déterminer si des mesures supplémentaires sont nécessaires.</p> <p>Continuer à travailler avec des experts de l'industrie pour évaluer les nouveaux outils et technologies en matière de teneur en composés organiques volatils (COV) des peintures, et les produits de rechange sans solvant dans l'industrie des revêtements marins.</p> <p>L'ébauche de permis qui accompagne le présent rapport comprend la condition n° 26 proposée pour traiter les incidences de la construction sur la qualité de l'air. Cette condition exige du détenteur du permis qu'il soumette une version actualisée du plan de gestion environnementale des travaux de construction. Ce plan décrira les pratiques à mettre en place pendant la construction pour réduire les répercussions sur la communauté et l'environnement.</p> <p>L'ébauche de permis contient également des propositions de conditions relatives à</p> |

| | | |
|--|--|---|
| | | <p>l'exploitation. La condition n° 51 exige que le détenteur du permis soumette un plan de gestion des émissions atmosphériques 60 jours ouvrables avant le début de l'exploitation. Ce plan doit prévoir la surveillance de la qualité de l'air recommandée par un professionnel qualifié.</p> |
|--|--|---|

| Résumé du commentaire ou de la préoccupation | Source du commentaire ou de la préoccupation | Réponse, mesures d'atténuation proposées par le demandeur et/ou conditions de permis proposées |
|---|--|--|
| <p>Commentaire indiquant que le projet apporterait des avantages économiques à la communauté grâce à des emplois à long terme</p> | <ul style="list-style-type: none"> Mobilisation du public | <p>Le demandeur a indiqué que le projet ajouterait 100 nouveaux emplois à sa main-d'œuvre existante.</p> |
| <p>Répercussions sur la circulation (routière et maritime)</p> | | |
| <p>Préoccupations concernant l'impact sur la circulation routière, y compris :</p> <ul style="list-style-type: none"> le stationnement et le partage des modes de transport l'accès au chantier par l'est | <ul style="list-style-type: none"> Ville de North Vancouver Mobilisation du public | <p>Aucune incidence importante sur la circulation routière n'est prévue pendant la construction, ni même après l'achèvement du projet.</p> <p>Le matériel de construction sera acheminé par voie d'eau, ce qui devrait entraîner une augmentation limitée de la circulation liée à la construction sur le site.</p> <p>Le demandeur a soumis une étude d'impact sur la circulation, préparée conformément aux directives de l'Administration portuaire en matière de transport. L'étude conclut que le réseau routier est adapté à la construction et à l'exploitation de l'agrandissement proposé de l'installation. L'agrandissement de l'installation tel que proposé n'aura pas d'effet négatif sur les intersections adjacentes de chemin Victory Ship/avenue St Georges, et Esplanade/avenue St Georges (comme décrit dans l'étude d'impact sur la circulation).</p> <p>Il n'y a plus d'accès routier au site de la cale sèche depuis l'est après l'achèvement du projet de la route Low Level en 2013. Tous les accès routiers à l'installation se font depuis l'ouest, par l'intersection de l'avenue St Georges et du chemin Victory Ship (cette intersection se trouve à l'ouest de l'installation).</p> <p>Afin de réduire les effets potentiels, le demandeur s'est engagé à collaborer avec la ville de North Vancouver en matière de planification de la circulation et de partage des données relatives à la circulation (voir les pages 46-47 du rapport d'examen de la mobilisation du public du demandeur pour</p> |

| | | |
|--|--|-------------------|
| | | plus de détails). |
|--|--|-------------------|

COPIE

| Résumé du commentaire ou de la préoccupation | Source du commentaire ou de la préoccupation | Réponse, mesures d'atténuation proposées par le demandeur et/ou conditions de permis proposées |
|--|---|--|
| Inquiétudes concernant la contrainte potentielle d'amarrage de grands navires au quai public de la cale sèche de Burrard, que l'agrandissement rendrait impossible à l'avenir. | <ul style="list-style-type: none"> • Ville de North Vancouver • Comité de liaison du secteur riverain de la rive nord | Le personnel municipal qui exploite le quai de la cale sèche de Burrard a confirmé que l'agrandissement proposé n'aura pas d'incidence négative sur la capacité des grands navires à naviguer jusqu'au quai, ni sur la capacité à mettre en place les barrages de sécurité nécessaires autour des navires amarrés du côté est du quai. |

Les documents suivants, publiés sur les sites Web du demandeur et de l'Administration portuaire, fournissent de plus amples renseignements sur les commentaires reçus au cours de la procédure de consultation :

- [Rapport de synthèse sur la mobilisation du public, 19 novembre 2021](#)
- [Rapport d'examen de la mobilisation du public, 22 février 2023](#)
- [Tableau des mesures d'atténuation du rapport d'examen de la mobilisation du public, 22 février 2023](#)

4 Consultation des groupes autochtones

L'Administration portuaire a examiné les travaux proposés et a déterminé que le projet pouvait avoir des répercussions négatives sur les groupes autochtones suivants :

- Bande de Musqueam
- S'ólhTéméxw Stewardship Alliance (par le biais de Sto:lo Connect to the People of the River Referrals Office)
- Première Nation Squamish
- Première Nation Tsleil-Waututh

4.1 Processus de consultation

Les activités de consultation suivantes ont été menées auprès des groupes autochtones susmentionnés :

- Des dossiers de référence ont été envoyés pour examen, comprenant des lettres de consultation et des documents fournissant des renseignements détaillés sur le projet. Chaque lettre de consultation comprenait également une demande de commentaires et une offre de rencontre avec l'Administration portuaire pour discuter du projet.
- Des contrôles et des mises à jour sur le projet ont été effectués avec les groupes autochtones lors des séances mensuelles continues sur le PER.
- Des courriels de suivi et de rappel ont été envoyés avant la fin de la période de consultation de la demande.
- Des commentaires ont été reçus par divers groupes autochtones (comme indiqué à la section 4.2) et des réponses aux commentaires ont été envoyées à chaque groupe ayant fourni des commentaires.

4.2 Résumé des commentaires/préoccupations des Autochtones, des réponses du demandeur et des conditions proposées

| Résumé du commentaire ou de la préoccupation | Réponse/mesure d'atténuation proposée/condition proposée |
|---|--|
| <p>Demande de renseignements sur l'augmentation proposée de la circulation maritime en raison de l'ajout de cales sèches.</p> | <p>Le demandeur a indiqué que chaque cale sèche reçoit généralement un seul navire toutes les 2 à 3 semaines. Par conséquent, le projet n'augmenterait le trafic maritime en cale sèche que d'environ 50 à 75 navires par an.</p> <p>En raison de cette augmentation minime, aucune mesure d'atténuation n'a été prévue.</p> |
| <p>Préoccupations concernant l'impact de l'éclairage supplémentaire sur la faune. Il a été demandé que tous les appareils d'éclairage des installations existantes intègrent, dans la mesure du possible, les principes d'un éclairage respectueux du ciel nocturne, en plus des dispositifs d'éclairage associés aux nouveaux travaux.</p> | <p>Le demandeur a proposé des mesures d'atténuation pour réduire les effets négatifs potentiels, notamment l'installation de dispositifs d'éclairage horizontaux à coupure totale, respectueux du ciel nocturne, afin d'éviter tout éblouissement vers l'avant et vers l'arrière. Les dispositifs d'éclairage seront également équipés de détecteurs de mouvement afin de réduire l'intensité lumineuse lorsqu'aucun mouvement n'est détecté.</p> <p>Le demandeur a proposé d'appliquer ces mesures d'atténuation aux activités existantes en modernisant l'éclairage sur l'ensemble du site du projet.</p> <p>L'ébauche de permis qui accompagne ce rapport comprend la condition n° 58 proposée, qui vise à répondre à cette préoccupation en exigeant une évaluation révisée de l'éclairage et un essai de l'éclairage après l'achèvement du projet.</p> |
| <p>Inquiétudes concernant le bruit des activités de construction et d'exploitation. Par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Incidence sur les poissons et la faune des activités d'installation de pieux, avec des demandes de rideaux à double bulle et de procédure d'arrêt des travaux si les niveaux de bruit liés à l'installation des pieux par battage atteignent les seuils de 85 %. • Impacts sur la faune en raison de l'augmentation du bruit opérationnel • Impacts sur l'utilisation culturelle en raison de l'augmentation du bruit • Impacts du lavage à ultra-haute pression (UHP) | <p>Un bruit temporaire est anticipé pendant la période de construction de quatre mois en raison de l'installation des pieux (d'une durée d'environ six semaines) et de l'équipement de construction.</p> <p>La section 4.4 du plan de gestion environnementale des travaux de construction du demandeur décrit les mesures d'atténuation proposées qui seront mises en œuvre afin de réduire au minimum les répercussions du bruit et des vibrations sur la faune, ainsi que sur les utilisateurs et les résidents de la zone environnante pendant les activités de construction, y compris l'utilisation de rideaux de bulles et de procédures d'arrêt des travaux si les résultats de la surveillance acoustique le requièrent.</p> <p>Pendant l'exploitation, le bruit devrait augmenter jusqu'à 3 dBA dans les résidences voisines lorsque le projet fonctionnera à pleine capacité.</p> <p>Le demandeur s'est engagé à utiliser des panneaux antibruit autour de la pompe UHP lors des travaux sur le pont d'une barge ou d'un navire et chaque fois que cela est techniquement possible.</p> |

| | |
|--|--|
| | <p>Il s'est également engagé à étudier l'utilisation de rideaux pour réduire le bruit et à collaborer avec le groupe de travail communautaire pour installer des appareils de mesure dans la cale sèche.</p> |
|--|--|

COOP

| Résumé du commentaire ou de la préoccupation | Réponse/mesure d'atténuation proposée/condition proposée |
|---|--|
| | <p>Le site continuera à fonctionner 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, avec des heures d'ouverture principales entre 7 h et 23 h. Le demandeur s'est engagé à programmer les activités les plus bruyantes avant 19 h, dans la mesure du possible, et à cesser le lavage à ultra-haute pression après 19 h pendant les longues fins de semaine d'été.</p> <p>Une surveillance du bruit après la construction sera effectuée pour confirmer les prévisions opérationnelles de l'évaluation du bruit environnemental et des mesures d'atténuation supplémentaires pourront être mises en œuvre.</p> |
| <p>Demande de renseignements sur la capacité du contrôleur environnemental à exiger que des mesures spécifiques soient prises pour remédier à un problème.</p> | <p>Aucune mesure d'atténuation ou réponse n'est exigée par le demandeur.</p> <p>Si le projet est approuvé, le demandeur sera tenu de respecter les mesures d'atténuation, telles que décrites dans l'ébauche du plan de gestion environnementale des travaux de construction, afin de réduire les risques d'effets négatifs liés au projet en cas d'accident, notamment la surveillance environnementale, les procédures d'intervention en cas d'urgence et la mise en œuvre d'un plan de prévention et d'intervention en cas de déversement.</p> <p>Si des actions spécifiques sont nécessaires pour remédier à un problème, le contrôleur environnemental aura le pouvoir de donner un ordre d'arrêt des travaux si ceux-ci ne répondent pas aux exigences environnementales. Les travaux ne pourront reprendre que lorsque le problème aura été résolu à la satisfaction du contrôleur environnemental.</p> |
| <p>Demandes d'évaluation des effets cumulatifs afin de déterminer l'ampleur des impacts du projet sur l'environnement immédiat et environnant. Les effets anticipés du projet à prendre en compte comprennent l'augmentation de l'ombrage marin, de la circulation maritime, du bruit, de l'éclairage et de la contamination dans le bras de mer.</p> | <p>Bien que les articles 81 à 91 de la <i>Loi sur l'évaluation d'impact</i> n'exigent pas la réalisation d'une évaluation des effets environnementaux cumulatifs, le processus PER prend en compte de manière cumulative les effets passés et actuels du développement dans la zone du projet, y compris d'autres activités ou développements qui pourraient contribuer aux conditions actuelles.</p> <p>Le demandeur s'est également engagé à réaliser ce qui suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réduire les effets du bruit et de l'éclairage provenant des activités existantes afin d'atténuer les impacts sur les personnes et la faune. • Améliorer l'éclairage de l'ensemble du site pour l'aligner sur les principes de respect du ciel nocturne. • Installer et surveiller des panneaux pour les harengs dans la zone du projet. <p>L'ébauche de permis qui accompagne ce rapport comprend des conditions proposées qui, associées aux mesures d'atténuation proposées par le demandeur, sont considérées</p> |

| | |
|--|---|
| | <p>comme une stratégie de gestion des effets cumulatifs.</p> |
| <p>Demande de surveillance environnementale autochtone</p> | <p>Le demandeur offrira aux communautés autochtones intéressées la possibilité d'effectuer un suivi environnemental des travaux réalisés dans l'eau.</p> <p>L'ébauche de permis qui accompagne le présent rapport comprend la condition n° 30 proposée qui exige du demandeur qu'il offre</p> |

| Résumé du commentaire ou de la préoccupation | Réponse/mesure d'atténuation proposée/condition proposée |
|---|---|
| | la possibilité aux groupes autochtones intéressés d'assurer la surveillance et d'être présents sur le site du projet en tout temps pendant les travaux réalisés dans l'eau. |
| Demande que tout produit de suppression de l'eau utilisé pour prévenir la poussière ou qui entre en contact avec du béton non durci ou partiellement non durci soit déversé dans un bassin collecteur et traité pour le pH, le TSS et la turbidité avant d'être éliminé dans une installation appropriée. | <p>Le demandeur n'utilisera pas d'eau comme dépoussiérant. Le demandeur a proposé des mesures d'atténuation pour les travaux de bétonnage, notamment : contenir et tester l'eau qui entre en contact avec le béton non durci ou partiellement durci; et traiter ou retirer l'eau pour l'éliminer hors site dans une installation agréée.</p> <p>Le contrôleur environnemental sera sur place pour surveiller les travaux de bétonnage effectués à proximité de l'environnement marin.</p> |
| Demande visant à ce que l'installation contrôle et traite toutes les eaux de ruissellement collectées sur des surfaces imperméables. | Les eaux usées provenant des opérations de mise en cale sèche, actuelles et futures, sont gérées par l'usine de traitement des eaux usées du site et par le permis de rejet de déchets n° SC-100817-NSSA qui lui est associé. Lorsqu'un navire est en cale sèche, les eaux de ruissellement et les eaux de lavage du navire sont collectées et redirigées vers la station d'épuration. |
| Demande de limitation de la marche au ralenti à 2 minutes par période de 60 minutes, afin de se conformer aux règlements municipaux. | <p>Le demandeur s'est engagé à l'échelle de l'entreprise à réduire la marche au ralenti. Il a installé des panneaux de signalisation sur l'ensemble du site actuel et tous les employés reçoivent une formation sur l'importance des pratiques contre la marche au ralenti.</p> <p>Le demandeur a indiqué que les engagements pris contre la marche au ralenti représentent une exigence de sa certification « Alliance verte » (émissions atmosphériques de niveau 2) et que la mise en œuvre de ces engagements fait l'objet d'une évaluation semestrielle par une tierce partie.</p> |
| Demande d'élaboration d'un plan de gestion de la qualité de l'air en cas de réalisation du projet. | <p>Le demandeur a inclus des mesures d'atténuation des impacts sur la qualité de l'air et de surveillance de la qualité de l'air dans son rapport d'examen de la mobilisation du public (voir pages 23-24).</p> <p>L'ébauche de permis qui accompagne ce rapport comprend la condition n° 51 proposée, qui exige que le titulaire du permis élabore un plan de gestion des émissions atmosphériques, y compris la surveillance de la qualité de l'air après la construction.</p> |

| | |
|--|--|
| <p>Demande visant à ce que les communautés autochtones soient informées en cas d'incident ou de déversement en mer afin qu'elles donnent leur avis sur le confinement, le nettoyage et d'autres recommandations.</p> | <p>En cas d'incident ou de déversement environnemental, le contrôleur environnemental informera les organismes de réglementation conformément aux exigences provinciales et fédérales en matière d'établissement de rapports.</p> <p>En cas d'incident ou de déversement en mer, le demandeur est tenu de le signaler à la Garde côtière canadienne (GCC), et les communautés autochtones sont automatiquement informées d'un déversement dans le cadre du système d'intervention en cas de déversement de la GCC.</p> |
|--|--|



| Résumé du commentaire ou de la préoccupation | Réponse/mesure d'atténuation proposée/condition proposée |
|--|--|
| <p>Demande visant à ce que les effets de tout incident environnemental ou déversement soient surveillés pendant au moins cinq ans après l'incident. Si les impacts environnementaux se poursuivent, le nettoyage, la réhabilitation, etc. doivent continuer à être menés en consultation avec les groupes autochtones.</p> | <p>Les exigences en matière de surveillance d'un incident environnemental ou d'un déversement résultant du projet seront déterminées au cas par cas. En fonction des particularités de l'incident, toute mesure corrective requise pourrait faire l'objet d'une nouvelle demande auprès de l'Administration portuaire, à l'occasion de laquelle les groupes autochtones pourraient être consultés.</p> |
| <p>Demande que les coordonnées de la Western Canada Marine Response Corporation soient incluses dans le plan d'intervention en cas de déversement et dans le plan d'urgence environnementale.</p> | <p>Le demandeur a confirmé que les coordonnées de la Western Canada Marine Response Corporation seront ajoutées aux deux plans.</p> <p>L'ébauche de permis qui accompagne ce rapport comprend la condition n° 26 proposée, qui vise à répondre à cette préoccupation en exigeant que le demandeur respecte un plan de gestion environnementale des travaux de construction mis à jour.</p> |
| <p>Demande qu'une trousse en cas de déversement important soit présente sur le site pendant toutes les activités du projet et que chaque équipement de construction dispose de sa propre trousse en cas de déversement.</p> | <p>Le demandeur a confirmé qu'une trousse en cas de déversement de grande capacité sera présente sur le site pendant les activités de construction et qu'une trousse en cas de déversement sera conservée avec chaque pièce d'équipement de construction pendant les activités de construction. Cet engagement sera consigné dans le plan d'intervention en cas de déversement du demandeur, qui fait partie de son plan de gestion environnementale des travaux de construction.</p> <p>L'ébauche de permis qui accompagne ce rapport comprend la condition n° 26 proposée, qui vise à répondre à cette préoccupation en exigeant que le demandeur respecte les mesures d'atténuation indiquées dans le plan de gestion environnementale des travaux de construction.</p> |
| <p>Demande à ce que le ravitaillement en carburant soit effectué à une distance d'au moins 50 m de l'inlet Burrard.</p> | <p>L'ébauche du plan de gestion environnementale des travaux de construction précise que le ravitaillement en carburant de l'équipement devra se faire à au moins 30 m de la laisse de haute mer, sauf s'il s'agit d'une barge. Cette disposition est conforme aux pratiques exemplaires énoncées dans les lignes directrices du plan de gestion environnementale des travaux de construction de l'Administration portuaire.</p> <p>L'ébauche de permis qui accompagne ce rapport comprend la condition n° 26 proposée, qui vise à répondre à cette préoccupation en exigeant que le demandeur respecte les mesures d'atténuation indiquées dans le plan de gestion environnementale des travaux de construction.</p> |

| | |
|---|--|
| <p>Demande d'envoi des rapports de surveillance environnementale aux groupes autochtones.</p> | <p>Le demandeur a confirmé que les rapports de surveillance environnementale seront envoyés à tous les groupes autochtones qui en ont fait la demande.</p> <p>L'ébauche de permis qui accompagne ce rapport comprend la condition n° 31 proposée, qui vise à répondre à cette préoccupation en exigeant que le demandeur envoie ses rapports de surveillance environnementale à tous les groupes autochtones qui en ont fait la demande.</p> |
|---|--|



| Résumé du commentaire ou de la préoccupation | Réponse/mesure d'atténuation proposée/condition proposée |
|--|--|
| <p>Inquiétudes quant à la faible qualité de l'habitat du poisson et demandes de mesures de restauration/compensation de l'habitat.</p> | <p>Le demandeur a soumis une demande d'examen au ministère des Pêches et des Océans du Canada (MPO). Le MPO a déterminé qu'une autorisation en vertu de la <i>Loi sur les pêches</i> n'était pas nécessaire et a fourni une lettre d'avis avec des mesures d'atténuation recommandées qui ont été incorporées dans le plan de gestion environnementale des travaux de construction. Les mesures d'atténuation comprennent la surveillance environnementale, la surveillance de la qualité de l'eau, l'exécution des travaux dans l'eau pendant les fenêtres posant le moins de risque pour le poisson, la surveillance du bruit sous-marin pendant le battage des pieux, la prévention du rejet de substances nocives dans le milieu aquatique, la mise en œuvre d'un plan de prévention et d'intervention en cas de déversement et la mise en œuvre d'une procédure d'arrêt des travaux si l'on constate que les activités ont une incidence sur les poissons ou les mammifères marins.</p> <p>Le demandeur s'est engagé à installer des panneaux en filet pour les harengs pour soutenir les populations de harengs à titre de mesure d'atténuation supplémentaire pour répondre aux préoccupations liées à l'amélioration de l'habitat du poisson.</p> <p>L'ébauche de permis qui accompagne ce rapport comprend la condition n° 60 proposée, qui vise à répondre à cette préoccupation en exigeant que le demandeur réalise un rapport sur les panneaux en filet pour les harengs.</p> |
| <p>Demande visant à ce que le demandeur procède à un nettoyage marin de son plan d'eau.</p> | <p>L'ébauche de permis qui accompagne ce rapport comprend la condition n° 59 proposée, qui vise à répondre à cette préoccupation en exigeant que le demandeur effectue un relevé en plongée après la construction et un nettoyage marin du plan d'eau.</p> |
| <p>Demande de notification des travaux si la construction est prévue au-delà de la période posant le moins de risque pour le poisson dans l'inlet Burrard (du 16 août au 28 février inclus).</p> | <p>Le demandeur devra éviter d'effectuer des travaux dans l'eau en dehors de la période posant le moins de risque pour le poisson. La condition n° 43 de l'ébauche de permis accompagnant ce rapport limite les travaux dans l'eau à la période posant le moins de risque pour le poisson dans l'inlet Burrard.</p> |
| <p>Demande à ce que toutes les mises à jour et modifications du projet continuent d'être envoyées pour examen.</p> | <p>L'Administration portuaire fournira les mises à jour et les modifications du projet aux communautés autochtones qui en ont fait la demande.</p> |

5 Commentaires de référence d'autres services de l'Administration portuaire

La demande du projet a été examinée par les services de l'Administration portuaire. Les sous-sections

suivantes résumant les points de vue de chacun des services à l'issue de cet examen.

5.1 Planification et développement

Le service de la planification et du développement a examiné la demande pour le projet et a fourni les perspectives/commentaires suivants :

Planification de l'utilisation des sols

- L'activité proposée par le demandeur s'inscrit dans la liste des utilisations autorisées, étant donné que l'emplacement proposé pour le projet se trouve dans des eaux désignées pour un usage « industriel » dans le cadre du plan d'occupation des sols de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser.
- Les recherches sur les titres de propriété des trois immeubles résidentiels en copropriété situés immédiatement au nord de la zone d'agrandissement proposée (Atrium at the Pier, Trophy at the Pier et Cascade at the Pier) ont révélé l'existence de clauses restrictives incluses dans le titre de propriété au moment où le terrain a été aménagé pour chacun des immeubles :
 - Le constructeur doit intégrer une ventilation mécanique dans les bâtiments.
 - Les structures doivent être conçues conformément aux conclusions d'un rapport acoustique (réalisé avant la construction).
 - Les structures doivent être conçues sur la base d'un niveau de bruit extérieur d'au moins 65-70 dBA.

Le texte de la convention comprend en outre ce qui suit (qui doit être incorporé dans toute déclaration d'information et tout contrat d'achat et de vente pour les unités de copropriété) :

- Le propriétaire reconnaît que les terrains sont situés dans une zone urbaine, industrielle et commerciale qui contient des industries, des artères de circulation, des habitations, des commerces, des communautés, des commerces de détail, de la circulation, des stationnements et d'autres utilisations qui génèrent du bruit et des activités compatibles avec une zone urbaine, industrielle et commerciale active, et que ce bruit et ces activités peuvent se produire à des moments et à des volumes qui ne se produiraient pas dans un quartier résidentiel plus traditionnel, ce que certains résidents peuvent trouver dérangeants.

Bien que l'Administration portuaire n'ait pas examiné le titre de propriété de chaque unité de ces bâtiments, un échantillon aléatoire indique que la convention est assez large et qu'elle s'applique à chaque parcelle examinée.

- Bien que le projet ne prévoie pas actuellement la construction de bâtiments nécessitant un examen, si des bâtiments annexes s'avéraient nécessaires pour le projet, le demandeur devra obtenir un permis de construire auprès de l'Administration portuaire conformément au Code national du bâtiment de 2020.

Planification des transports

- On peut s'attendre à ce que l'agrandissement augmente le volume de la circulation routière en raison de l'augmentation du nombre d'employés et de fournisseurs. Le demandeur estime que le nombre d'employés de l'installation passera de 200 à 300 personnes, réparties en trois équipes quotidiennes. La circulation automobile supplémentaire des employés et des fournisseurs peut être prise en charge par les aires de stationnement et de chargement existantes sur le site. L'Administration portuaire estime que cela sera suffisant et ne recommande pas d'autres améliorations.
- L'installation de cale sèche ne reçoit pas de trafic ferroviaire et cela n'entre donc pas dans le champ d'application de l'étude.
- Le demandeur a soumis une étude d'impact sur la circulation afin d'évaluer l'incidence probable de la circulation supplémentaire sur les intersections voisines. L'augmentation de la circulation prévue pour le projet devrait affecter deux intersections, comme détaillé ci-dessous. Après examen de l'étude d'impact, l'Administration portuaire n'exige pas d'autres améliorations.
 - Avenue St. Georges/Avenue Esplanade Est : Ce carrefour contrôlé par des feux de signalisation devrait fonctionner au niveau de service A dans des conditions de circulation normales.
 - Avenue St. Georges/Chemin Victory Ship : Ce carrefour contrôlé par des panneaux d'arrêt devrait fonctionner dans des limites acceptables dans des conditions de circulation normale. L'intersection fonctionnera avec des retards et des files d'attente

minimes.

Compte tenu des commentaires ci-dessus, la proposition répond aux exigences du service de planification et de développement de l'Administration portuaire et aucune autre recommandation n'est nécessaire.

5.2 Ingénierie et gestion des actifs

Le service d'ingénierie et de gestion des actifs a examiné la demande pour le projet et a fourni les perspectives/commentaires suivants :

- Les activités de battage de pieux doivent faire l'objet d'une analyse plus approfondie par le biais d'une évaluation géotechnique, qui n'a pas encore été réalisée.

Si le permis est délivré, le service d'ingénierie et de gestion des actifs recommande d'inclure les conditions suivantes dans l'ébauche de permis :

- Proposition de condition de permis n° 18 : Soumission des plans de construction pour examen - 40 jours ouvrables avant le début des activités de construction.
 - Bien que les plans de construction ne soient généralement exigés que 5 jours avant la construction, le délai supplémentaire est nécessaire pour permettre un examen suffisant compte tenu du niveau d'affinement de la conception pour le battage de pieux proposé, au moment de la demande.
- Proposition de condition de permis n° 19 : Soumission d'un rapport géotechnique pour examen - 40 jours avant la construction.

Sous réserve que le demandeur respecte les conditions du permis proposées, la proposition répond aux exigences du service d'ingénierie et de gestion des actifs de l'Administration portuaire.

5.3 Opérations maritimes

Le service des opérations maritimes a examiné la demande pour le projet et a fourni les perspectives/commentaires suivants :

- Le risque d'interférence avec la navigation publique ou avec les navires commerciaux de passage est limité, étant donné l'emplacement de l'installation par rapport au reste du trafic dans l'inlet Burrard.
- Le risque de conflit entre l'installation agrandie et le quai Burrard, l'installation située immédiatement à l'ouest et exploitée par la Ville, a été pris en compte dans le cadre de l'examen. Le quai Burrard accueille fréquemment des navires pour l'amarrage, les plus grands étant amarrés au côté est du quai. Certains de ces navires peuvent avoir besoin de remorqueurs de positionnement pour s'amarrer au quai. Certains navires nécessitent également l'installation d'une estacade flottante autour d'eux pour des raisons de sécurité ou autres, lorsqu'ils sont amarrés. L'étendue maximale de cette estacade et l'espace nécessaire à l'accostage de navires plus grands ont été pris en compte dans le cadre de cet examen et aucun conflit n'est prévu.

Si le permis est délivré, il est recommandé d'inclure les conditions suivantes :

- Proposition de condition de permis n° 24 : Soumettre un plan de construction maritime et de transit - 30 jours ouvrables avant le début des activités liées aux navires.
- Proposition de condition de permis n° 61 : Effectuer un relevé maritime suffisant pour permettre la mise à jour des cartes du Service hydrographique du Canada.

Sous réserve que le demandeur respecte les conditions du permis proposées, la proposition répond aux exigences du service des opérations maritimes de l'Administration portuaire.

6 Analyse

6.1 Avantages du projet par rapport au mandat de l'Administration portuaire et à la *Loi maritime du Canada*

En tant qu'administration portuaire canadienne régie par la *Loi maritime du Canada*, l'Administration portuaire a pour mandat de faciliter de manière responsable les échanges commerciaux du Canada par l'intermédiaire du Port de Vancouver. Conformément à ce mandat et à l'objet de la *Loi maritime du Canada*, l'Administration portuaire a relevé les avantages suivants du projet :

- Il répond aux besoins locaux en augmentant la capacité de la cale sèche.
- Il apporte des avantages économiques à la communauté par la création d'emplois.
- Il facilite les services maritimes qui soutiennent en fin de compte les opérations portuaires et le commerce.

6.2 Effets environnementaux et sociaux négatifs potentiels

Pour s'acquitter de ses responsabilités en vertu de la *Loi maritime du Canada* et de la LEI, 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. Les effets environnementaux sont définis à l'article 81 de la LEI comme « les changements causés à l'environnement et les répercussions de ces changements sur les peuples autochtones du Canada et sur les conditions sanitaires, sociales ou économiques ». Pour ce faire, l'Administration portuaire examine les effets négatifs résiduels du projet, c'est-à-dire les effets qui demeurent après la prise en compte des mesures d'atténuation. Cette section du rapport résume l'examen des effets environnementaux effectué pour le projet. L'examen environnemental a également pris en compte les renseignements fournis dans les sections précédentes du présent rapport.

6.2.1 Qualité de l'air

Avant la mise en œuvre des mesures d'atténuation et des propositions de conditions du permis, le projet pourrait avoir des effets négatifs sur la qualité de l'air pendant la construction et l'exploitation.

Des effets minimes sur la qualité de l'air sont attendus pendant la construction, étant donné que la cale sèche devrait être assemblée en dehors du site. Des effets temporaires sur la qualité de l'air peuvent résulter des gaz d'échappement de l'équipement pendant une période pouvant aller jusqu'à quatre mois au cours de la phase de construction du projet. Les mesures d'atténuation visant à réduire les émissions pendant la construction, telles que décrites dans l'ébauche du plan de gestion environnementale des travaux de construction, comprennent la réduction de la marche au ralenti, l'arrêt des sources d'émission lorsqu'elles ne sont pas utilisées, l'utilisation d'équipement électrique dans la mesure du possible et la mise en place de dispositifs standard de contrôle des émissions sur l'équipement.

Pendant l'exploitation, les cales sèches proposées seraient utilisées environ 80 % du temps. Les émissions atmosphériques proviendraient des gaz d'échappement des remorqueurs, des navires, des machines d'atelier et de l'équipement, ainsi que des composés organiques volatils (COV) liés à la peinture et provenant principalement des activités de décapage et de peinture.

Si le projet est approuvé, la proposition de condition de permis n° 51 qui l'accompagne exige un plan de surveillance des émissions atmosphériques, y compris une surveillance de la qualité de l'air après la construction. Le demandeur s'est également engagé à évaluer les nouveaux outils et technologies en

matière de teneur en COV des peintures et à réduire le volume des nouveaux diluants utilisés.

Pendant l'exploitation des nouvelles cales sèches, un contrôle des poussières sera effectué au sein de la communauté afin de confirmer la composition et les sources possibles. Les résultats de l'échantillonnage seront rendus publics. Des changements opérationnels peuvent être nécessaires en fonction des résultats de l'échantillonnage.

Avec la mise en œuvre des mesures d'atténuation du demandeur et des conditions du permis de l'Administration portuaire, les effets résiduels sur la qualité de l'air devraient être de faible ampleur, étant donné le peu d'émissions supplémentaires liées à l'exploitation des nouvelles cales sèches. Les émissions atmosphériques du projet peuvent avoir un faible effet négatif sur la qualité de l'air dans la zone résidentielle voisine Shipdock. Les effets sur la qualité de l'air se produiront quotidiennement et dureront tout au long de l'exploitation du projet. Tout effet du projet sur la qualité de l'air sera réversible lorsque le projet sera mis hors service.

6.2.2 Éclairage

Avant la mise en œuvre des mesures d'atténuation et des propositions de conditions du permis, le projet pourrait avoir des effets négatifs liés à l'éclairage pendant la construction et l'exploitation.

La construction se déroulerait sur quatre mois pendant les heures de travail normales (de 7 h à 20 h, du lundi au samedi). Si le projet est approuvé, une condition de l'ébauche du permis qui l'accompagne exigera que le plan de gestion environnementale des travaux de construction comprenne des mesures d'atténuation pour l'éclairage des travaux de construction, à la satisfaction de l'Administration portuaire.

La conception de l'éclairage pendant l'exploitation est conforme aux codes et normes de sécurité en vigueur. Un nouvel éclairage sera installé sur le nouveau ponton de service et les cales sèches.

Six mâts d'éclairage de 7,5 mètres seront installés le long du côté nord du nouveau ponton de service. Afin de minimiser la pollution lumineuse dans l'environnement marin et la communauté, l'éclairage :

- sera utilisé qu'en cas de besoin (cellules photoélectriques et variateurs d'intensité)
- sera utilisé pour éclairer seulement les zones nécessaires (respect du ciel nocturne)
- ne sera pas plus brillant que nécessaire pour la sécurité
- minimisera les émissions de lumière bleue
- sera protégé par un boîtier

La portée de l'éclairage sur le ponton de service serait d'environ 11 mètres, sans éblouir les navires de passage ni provoquer de pollution lumineuse dans la communauté environnante.

Les deux nouvelles cales sèches proposées seraient également éclairées vers l'intérieur et vers le bas afin de n'éclairer que l'intérieur des cales sèches. Une fois les cales sèches proposées sur le site, le système d'éclairage sera évalué et, si nécessaire, modernisé afin de minimiser la pollution lumineuse et de respecter le ciel nocturne.

Si le projet est approuvé, une condition de l'ébauche du permis qui l'accompagne exigerait que l'évaluation de l'éclairage soit révisée pour inclure tous les dispositifs d'éclairages associés au projet.

Une surveillance de l'éclairage après la construction serait effectuée pour confirmer les prévisions de l'évaluation de l'éclairage. Des mesures supplémentaires d'atténuation de l'éclairage pourraient être nécessaires.

Le demandeur s'est également engagé à réduire la pollution lumineuse tout au long des opérations existantes en remplaçant les dispositifs d'éclairage existants par des dispositifs respectueux du ciel nocturne et en incorporant des boîtiers, le cas échéant, afin de minimiser la pollution lumineuse.

Avec la mise en œuvre des mesures d'atténuation du demandeur et les conditions du permis délivré par

L'Administration portuaire, les effets résiduels de l'éclairage sur le milieu marin et les résidents locaux devraient être de faible ampleur et limités aux zones adjacentes au site de la cale sèche. Les effets liés à l'éclairage se produiront quotidiennement et dureront tout au long de l'exploitation du projet. Les effets sont réversibles lorsque le projet est mis hors service.

6.2.3 Bruit

Avant la mise en œuvre des mesures d'atténuation et des propositions de conditions du permis, le projet pourrait avoir des effets négatifs sur le bruit pour la communauté environnante pendant la construction et l'exploitation.

Un bruit temporaire est prévu pendant la période de construction de quatre mois en raison de l'équipement de construction et de l'installation des pieux. Les mesures d'atténuation, telles que décrites dans l'ébauche du plan de gestion environnementale des travaux de construction, comprennent l'entretien adéquat de l'équipement afin de limiter les émissions sonores, l'arrêt des machines et de l'équipement lorsqu'ils ne sont pas utilisés et la limitation des activités de construction aux heures normales de construction (de 7 h à 20 h, du lundi au samedi). Six pieux seront installés, l'installation de chaque pieu devant prendre de trois à six jours. Si le projet est approuvé, une condition de l'ébauche de permis qui l'accompagne exigera l'utilisation d'un vibrofonçeur pour l'installation des pieux ce qui produit moins de bruit, dans la mesure du possible.

Pendant les opérations, la principale source de bruit sera le lavage à ultra-haute pression, qui sera effectué par intermittence et principalement pendant la journée (de 7 h à 19 h). Les niveaux de bruit aux trois premiers étages du bâtiment le plus proche devraient diminuer légèrement en raison de l'éloignement de la cale sèche de carénage. Cependant, il y aurait une augmentation marginale du bruit aux étages supérieurs où la réduction du bruit due au déplacement de la cale sèche de carénage sera compensée par le bruit des nouvelles cales sèches, dont les murs latéraux ne devraient pas fournir de protection contre le bruit à des hauteurs supérieures au troisième étage. Les deux bâtiments situés à l'ouest devraient connaître la plus forte augmentation de bruit en raison de la proximité des nouvelles cales sèches.

Dans l'ensemble, en l'absence de mesures d'atténuation, le bruit devrait augmenter de 3 dBA pour atteindre environ 66 dBA dans les résidences et terrains de jeux voisins lorsque les nouvelles cales sèches fonctionneront à plein régime. Une variation du niveau sonore de 3 dBA est le plus petit changement que les gens peuvent généralement entendre. Cela correspond à une augmentation du pourcentage de personnes fortement gênées pouvant aller jusqu'à 3,8 %, ce qui est inférieur au critère de Santé Canada selon lequel des mesures d'atténuation du bruit doivent être envisagées (c'est-à-dire un changement supérieur à 6,5 %).

Des mesures d'atténuation seront mises en œuvre comme indiqué dans le tableau des mesures d'atténuation du rapport d'examen de la mobilisation du public, y compris l'utilisation de panneaux d'atténuation du bruit autour des pompes de lavage à ultra-haute pression lors du travail sur les ponts des barges ou des navires, tant pour les nouvelles cales sèches proposées que pour les opérations existantes. Le demandeur s'est également engagé à étudier l'utilisation de rideaux pour réduire le bruit.

Le site continuera à fonctionner 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, avec des heures d'ouverture principales entre 7 h et 23 h. Le demandeur s'est engagé à programmer les activités les plus bruyantes avant 19 h, dans la mesure du possible, et à cesser le lavage à ultra-haute pression entre 19 h et 7 h pendant les longues fins de semaine d'été. Le demandeur s'est également engagé à communiquer à la communauté les changements par rapport à son calendrier.

Si le projet est approuvé, une condition de l'ébauche de permis qui l'accompagne exigera du demandeur qu'il effectue un contrôle du bruit après la construction afin de confirmer les prévisions opérationnelles de l'évaluation du bruit environnemental de 2021. Des mesures d'atténuation supplémentaires pourraient

être nécessaires si les niveaux de bruit dépassent les prévisions du modèle. Le demandeur sera également tenu d'installer une station permanente de surveillance du bruit à proximité de la communauté et d'en rendre compte au groupe de travail communautaire.

Avec la mise en œuvre des mesures d'atténuation du demandeur et des conditions de permis proposées par l'Administration portuaire, les effets négatifs résiduels causés par le bruit devraient être de faible ampleur. L'ampleur des effets sonores serait la plus élevée pendant la construction, lors de l'installation des pieux, et pendant l'exploitation, lors du lavage à ultra-haute pression. Le bruit des opérations devrait augmenter jusqu'à 3 dBA dans les bâtiments résidentiels les plus proches des zones résidentielles des chantiers navals (c'est-à-dire Cascade est, Cascade ouest et Trophy). L'étendue des effets résiduels sera limitée aux résidents des bâtiments Shipyards les plus proches. Le projet produira du bruit quotidiennement et les effets se produiront tout au long de la construction et de l'exploitation du projet. Les effets sonores du projet sont réversibles lorsque le projet est mis hors service.

6.2.4 Sols

Le projet est situé dans des zones subtidales dans l'inlet Burrard. Le projet ne devrait pas avoir d'incidence sur les sols (terrestres).

6.2.5 Sédiments

Avant la mise en œuvre des mesures d'atténuation et des propositions de conditions du permis, le projet pourrait avoir des effets négatifs sur les sédiments (aquatiques) pendant la phase de construction du projet.

Pendant la construction, il existe un risque de fuites ou de déversements accidentels de l'équipement dans les milieux aquatiques. Pendant les travaux dans l'eau, les sédiments seront perturbés dans la zone du projet en raison de l'installation des pieux. Le forage sera utilisé pour enlever le sol à l'intérieur des cavités pour l'installation des pieux avant de les remplir de béton.

Les mesures d'atténuation, telles que décrites dans l'ébauche du plan de gestion environnementale des travaux de construction, comprennent la surveillance de l'environnement, la surveillance de la qualité de l'eau, le confinement et la collecte des déblais de forage en vue de leur élimination hors site, et la mise en œuvre d'un plan de prévention des déversements et d'intervention.

Avec la mise en œuvre des mesures d'atténuation du demandeur et les conditions du permis de l'Administration portuaire proposées, la probabilité d'effets résiduels négatifs sur les sédiments est faible. Si des effets négatifs devaient se produire, ils seraient de faible ampleur, spécifiques au site, de courte durée, peu fréquents et réversibles grâce à des mesures correctives.

6.2.6 Eaux souterraines

Le projet est entièrement situé dans un environnement marin subtidal. Les eaux souterraines ne devraient pas être affectées par le projet.

6.2.7 Eaux de surface et plans d'eau

Avant la mise en œuvre des mesures d'atténuation et des propositions de conditions du permis, le projet pourrait avoir des effets négatifs sur les eaux de surface et les plans d'eau pendant la construction et l'exploitation.

Le projet est situé dans des zones subtidales dans l'inlet Burrard. Des répercussions sur les eaux de surface et les plans d'eau peuvent se produire pendant la construction en raison de l'utilisation de l'équipement et de l'installation de pieux, y compris le remplissage des cavités des pieux avec du béton. Le projet pourrait entraîner des modifications de la qualité de l'eau en raison des concentrations de

sédiments en suspension et des contaminants provenant des activités d'installation des pieux.

Les mesures d'atténuation, telles que décrites dans l'ébauche du plan de gestion environnementale des travaux de construction, comprennent la surveillance environnementale, la surveillance de la qualité de l'eau, l'utilisation d'un tube plongeur pour le remplissage des pieux avec du béton afin d'éviter les déversements, la prévention du rejet de substances nocives dans l'environnement aquatique, le confinement et l'isolation des déchets de béton, et la mise en œuvre d'un plan de prévention et d'intervention en cas de déversement. L'eau provenant de l'assèchement pendant les coulées sera contenue et traitée avant d'être rejetée dans le milieu marin ou enlevée pour être éliminée hors site dans une installation agréée.

Pendant l'exploitation, lorsqu'un navire est en cale sèche, les eaux de ruissellement et les eaux de lavage du navire seront collectées et traitées par le système de traitement des eaux autorisé sur le site avant d'être rejetées dans les égouts municipaux.

Avec la mise en œuvre des mesures d'atténuation proposées par le demandeur et les conditions du permis proposées par l'Administration portuaire, les effets négatifs résiduels sur les eaux de surface et les plans d'eau devraient être de faible ampleur, limités à la cale sèche et aux zones adjacentes, de courte durée, peu fréquents et réversibles grâce à des mesures de remise en état.

6.2.8 Espèces/habitat avec un statut particulier

Espèces/habitat avec un statut particulier évalués en vertu de l'article 79 de la *Loi sur les espèces en péril*, le cas échéant.

Le projet ne devrait pas avoir de répercussions sur les espèces disparues du pays, en voie de disparition ou menacées et/ou sur leur habitat essentiel protégé par la *Loi sur les espèces en péril*.

6.2.9 Ressources terrestres (p. ex., végétation, faune, etc.)

Le projet est situé dans des zones subtidales dans l'inlet Burrard. Aucune perturbation ou aucun enlèvement de végétation terrestre n'est proposé dans le cadre du projet. Il ne sera pas nécessaire d'installer de l'équipement en milieu sec.

Les ressources terrestres ne devraient pas être affectées par le projet.

6.2.10 Zones humides

Le projet ne devrait pas affecter les ressources des zones humides. Aucune zone humide n'est présente à proximité du site du projet.

6.2.11 Ressources aquatiques (p. ex., plantes aquatiques, poisson et habitat du poisson, oiseaux marins, mammifères marins, etc.)

Avant la mise en œuvre des mesures d'atténuation et des propositions de conditions du permis, le projet pourrait avoir des effets négatifs sur les ressources aquatiques pendant la construction et l'exploitation.

Le projet est situé dans des zones subtidales dans l'inlet Burrard. D'après les études de terrain, la zone du projet offre un habitat marin de faible valeur en raison des substrats dominés par la vase et des eaux profondes qui limitent la croissance de la végétation marine. La faune marine comprend des anémones sessiles, des étoiles de mer lentes et des crabes et poissons très mobiles.

L'installation de six nouveaux pieux en acier d'environ 1,5 mètre de diamètre pourrait avoir des effets sur les ressources aquatiques pendant la construction. L'installation des pieux augmenterait le bruit sous-marin et tout déversement accidentel pourrait affecter la qualité de l'eau. L'installation des pieux devrait

être achevée en six semaines environ.

Des effets négatifs sur les ressources aquatiques pendant l'exploitation du projet sont prévus en raison de l'augmentation de la lumière artificielle et de l'impact positif de l'augmentation de l'habitat marin grâce à l'installation de nouvelles structures (structures flottantes et pieux). Le projet entraînera également une augmentation de l'ombrage (environ 5 400 mètres carrés), mais la plupart des espèces de la zone du projet ne devraient pas être affectées par la diminution de l'ensoleillement.

Le demandeur a soumis une demande d'examen au MPO. Le MPO a déterminé qu'une autorisation en vertu de la *Loi sur les pêches* n'était pas nécessaire et a fourni une lettre d'avis avec des mesures visant à atténuer les effets sur le poisson et son habitat.

Les mesures d'atténuation sont décrites dans l'ébauche du plan de gestion environnementale des travaux de construction et reflètent les recommandations de la lettre d'avis du MPO. Les mesures comprennent l'exécution des travaux dans l'eau pendant la période posant le moins de risque pour le poisson, la surveillance du bruit sous-marin pendant l'enfoncement des pieux, la prévention des déversements et la mise en œuvre d'une procédure d'arrêt des travaux si l'on constate que les activités ont une incidence sur les poissons ou les mammifères marins.

Le demandeur s'est également engagé à prendre des mesures bénéfiques pour les ressources aquatiques en installant des panneaux pour le frai des harengs. En outre, si le projet est approuvé, une condition de l'ébauche de permis qui l'accompagne exigera le nettoyage des débris anthropiques présents dans le plan d'eau.

Avec la mise en œuvre des mesures d'atténuation du demandeur et des conditions de permis proposées par l'Administration portuaire, les effets négatifs résiduels sur les ressources aquatiques devraient être négligeables en raison de la faible valeur de l'habitat marin. Les effets négatifs sur l'habitat du poisson seront spécifiques au site, de longue durée en raison des effets négatifs mineurs potentiels de la lumière artificielle, et réversibles avec la mise hors service du projet. Les effets sur le bruit sous-marin pendant l'installation des pieux seront de faible ampleur, localisés, de courte durée et réversibles après l'achèvement de l'installation des pieux.

6.2.12 Conditions sanitaires et socioéconomiques

Avant la mise en œuvre des mesures d'atténuation et des propositions de conditions du permis, le projet pourrait avoir des effets négatifs sur les conditions sanitaires et socioéconomiques pendant la construction et l'exploitation.

Pendant la construction, le projet peut avoir des effets temporaires de faible ampleur sur la qualité de l'air, l'éclairage et le bruit dus à l'utilisation de l'équipement et à l'installation de pieux.

Les mesures d'atténuation, telles que décrites dans l'ébauche du plan de gestion environnementale des travaux de construction, comprennent l'entretien adéquat de l'équipement afin de limiter les émissions, l'arrêt des machines et de l'équipement lorsqu'ils ne sont pas utilisés et la limitation des travaux de construction aux heures normales de construction.

Le projet devrait avoir des effets négatifs de faible ampleur sur l'éclairage, la qualité de l'air et le bruit liés à l'exploitation des nouvelles cales sèches. La modélisation du bruit prévoit une augmentation de 3 dBA au maximum pour les résidences voisines lorsque le projet fonctionnera à pleine capacité. Une variation du niveau sonore de 3 dBA est le plus petit changement que les gens peuvent entendre. Le changement dans le pourcentage de personnes fortement gênées devrait être inférieur au critère de Santé Canada pour déterminer si des mesures d'atténuation du bruit doivent être envisagées.

Les niveaux de bruit maximaux associés au bruit très intermittent (c'est-à-dire le lavage à ultra-haute pression) seront atteints en grande partie pendant la journée, avant 19 h. Les principales mesures d'atténuation comprennent l'installation d'un éclairage respectueux du ciel nocturne sur l'ensemble du

site de la cale sèche, l'utilisation de panneaux d'atténuation du bruit, l'essai de nouvelles technologies pour réduire les émissions atmosphériques et sonores, et l'élaboration d'un plan de gestion des émissions atmosphériques. La qualité de l'air, le bruit et la lumière feront l'objet d'une surveillance une fois que le projet sera opérationnel et les résultats seront communiqués au public.

La jouissance par le public de l'espace extérieur à proximité peut être affectée pendant le lavage à haute pression. Pour réduire au minimum les effets sur les utilisateurs locaux et les entreprises du quartier ShipYards, les activités génératrices de bruit élevé cesseront entre 19 h et 7 h pendant les longues fins de semaine d'été.

Les riverains ont également exprimé leur inquiétude quant à la jouissance de leur logement et à la valeur de leur propriété. Il n'est pas certain que le projet ait un impact sur la valeur des biens immobiliers, car cette zone de front de mer est depuis longtemps un centre d'activité économique où opèrent la construction navale et les industries maritimes. Il est de notoriété publique que l'emplacement de l'agrandissement proposé est désigné comme un usage « industriel » dans le plan d'occupation des sols de l'Administration portuaire.

L'ébauche de permis qui accompagne le présent rapport comprend la condition n° 16 proposée qui exige que le détenteur du permis respecte toutes les mesures d'atténuation indiquées dans le rapport d'examen de la mobilisation du public, dont une partie vise à réduire les répercussions de l'activité industrielle sur les parcs et les zones résidentielles. Les mesures d'atténuation figurant dans le rapport d'examen de la mobilisation du public comprennent notamment des moyens de mieux intégrer le projet aux activités communautaires (voir page 16), des mesures visant à réduire le bruit pendant les fins de semaine (voir page 20) et la formation d'un groupe de travail communautaire (voir page 44).

Avec la mise en œuvre des mesures d'atténuation du demandeur et les conditions du permis de l'Administration portuaire proposées, les effets résiduels sur la santé et les conditions socioéconomiques devraient être de faible ampleur, compte tenu des effets de faible ampleur sur la qualité de l'air, le bruit et l'éclairage, et parce que la modélisation du bruit a prévu des augmentations à peine perceptibles et inférieures au critère de Santé Canada. Les effets de faible ampleur seront ressentis par les résidents les plus proches du quartier Shipyards, seront de longue durée et seront réversibles avec la mise hors service du projet.

6.2.13 Ressources archéologiques, physiques et culturelles

Les ressources archéologiques, physiques et culturelles comprennent les droits et les connaissances des groupes autochtones.

Le projet est situé dans une zone où le littoral a été remblayé et perturbé par le passé. Le risque d'impact sur les ressources archéologiques ou historiques protégées est faible. On ne prévoit pas d'effets négatifs sur les ressources archéologiques, physiques et culturelles.

6.2.14 Accidents et dysfonctionnements

Accidents et dysfonctionnements évalués conformément à la *Loi maritime du Canada*

Avant la mise en œuvre des mesures d'atténuation et des conditions du permis proposées, il existe un risque d'effets négatifs sur les eaux de surface, les ressources aquatiques et les sédiments en raison de fuites ou de déversements accidentels de l'équipement et d'effets négatifs potentiels dus au risque d'incendie pendant la construction et l'exploitation du projet.

Pendant la construction, des mesures d'atténuation, décrites dans l'ébauche du plan de gestion environnementale des travaux de construction, seront mises en place pour réduire le risque d'effets négatifs liés au projet en raison d'accidents, y compris la surveillance environnementale, la formation à l'intervention d'urgence et la mise en œuvre d'un plan de prévention et d'intervention en cas de

déversement.

Pendant l'exploitation, des mesures d'atténuation seront mises en place pour réduire les effets négatifs potentiels, notamment le plan d'intervention en cas d'incendie et d'urgence.

6.3 Caractérisation des effets sur l'environnement

Des effets négatifs résiduels (c'est-à-dire les effets qui subsistent après la mise en place des mesures d'atténuation et des conditions du permis proposées) ont été déterminés pour les composantes environnementales suivantes :

- Qualité de l'air
- Éclairage
- Bruit
- Sédiments
- Eaux de surface et plans d'eau
- Ressources aquatiques
- Conditions sanitaires et socioéconomiques
- Accidents et dysfonctionnements

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

- De faible ampleur : Les effets résiduels diffèrent des conditions actuelles, mais sont inférieurs aux lignes directrices ou aux valeurs seuils associées. L'empreinte de la construction est relativement faible et les effets résiduels les plus notables pendant la construction devraient être de faible ampleur, notamment les émissions sonores, les incidences sur la qualité de l'eau et les risques de déversement. Pendant l'exploitation, des effets résiduels de faible ampleur sont attendus en raison des modifications potentielles du bruit, de la qualité de l'air, de l'éclairage, des sédiments, des eaux de surface et des plans d'eau, des conditions sanitaires et socioéconomiques, ainsi que des accidents et des dysfonctionnements.
- Effets spécifiques au site ou d'étendue géographique locale : La plupart des effets se produiraient sur le site du projet, mais certains effets (par exemple, le bruit pendant l'exploitation) pourraient s'étendre à la communauté résidentielle Shipyards adjacente. L'évaluation du bruit a prévu que les résidents les plus proches (situés à environ 100 mètres) subiraient une légère augmentation du bruit.
- La durée et la fréquence des effets vont de temporaires/intermittents pendant la construction à durables/continus pendant l'exploitation.
 - Pendant la construction, les effets seraient temporaires avec une fréquence intermittente : Les effets pendant la construction dureraient environ quatre mois.
 - Pendant l'exploitation, les effets seraient de longue durée et de fréquence continue : Les effets des émissions sonores liées à l'exploitation se produiraient jusqu'à l'enlèvement de la cale sèche ou jusqu'à la fin de sa durée de vie utile et se produiraient quotidiennement pendant toute la durée de l'exploitation.
- Effets réversibles : Les effets de la construction sur la qualité de l'eau, les ressources aquatiques, le bruit et les émissions atmosphériques cesseront une fois la construction achevée. En cas de cessation des activités, les infrastructures pourraient être mises hors service et enlevées, le site remis en état et les effets liés à l'exploitation cesseraient.

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

6.4 Mise en œuvre des normes réglementaires pertinentes

6.4.1 Plan d'occupation des sols de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser

Le plan d'occupation des sols de l'Administration portuaire contient des buts, des objectifs, des orientations politiques et des désignations d'occupation des sols pour guider le développement physique des terrains et des eaux portuaires. Le projet proposé est conforme au plan d'occupation des sols.

L'emplacement proposé pour le projet se trouve dans des eaux désignées pour un usage « industriel » dans le cadre du plan d'occupation des sols. La désignation « industrielle » permet des activités industrielles légères à lourdes pour soutenir les opérations portuaires et les services de soutien maritime, y compris des utilisations primaires telles que la réparation de navires et l'amarrage de barges. L'activité proposée par le demandeur s'inscrit dans la liste des utilisations autorisées pour cette désignation, étant donné que les principales activités prévues dans la proposition sont la réparation de navires de divers types et tailles.

Le plan d'occupation des sols a été mis à jour en 2020, mais aucun changement n'a été envisagé en ce qui concerne l'utilisation de l'eau ou des sols à l'emplacement du projet proposé ou à proximité de celui-ci.

6.4.2 Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires

L'Administration portuaire prend ces décisions en vertu des pouvoirs et des responsabilités qui lui sont conférés par la *Loi maritime du Canada* et ses règlements d'application, en particulier le Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires et la LEI.

Conformément à l'article 24 du Règlement, l'Administration portuaire ne doit pas autoriser une activité qui a ou est susceptible d'avoir un résultat interdit en vertu de l'article 5 du Règlement, à moins que des mesures d'atténuation appropriées n'aient été appliquées. Pour toutes les raisons susmentionnées, l'autorisation du projet serait considérée comme conforme aux articles 5 et 24 du Règlement.

6.4.3 Loi sur l'évaluation d'impact, article 82

Le projet n'est pas un « projet désigné » au sens de la *Loi sur l'évaluation d'impact*, et une étude d'impact telle que décrite dans la *Loi sur l'évaluation d'impact* n'est donc pas nécessaire. Néanmoins, l'autorisation de l'Administration portuaire est nécessaire pour que le projet puisse être mis en œuvre et, dans de telles circonstances, l'article 82 de la *Loi sur l'évaluation d'impact* exige que les autorités fédérales déterminent que les projets ne sont pas susceptibles d'entraîner des effets négatifs importants sur l'environnement, sauf approbation contraire du gouverneur en conseil. Le processus PER est conçu pour évaluer ces préoccupations et aider à prendre une décision.

Pour ce faire, l'Administration portuaire examine les effets négatifs résiduels du projet, c'est-à-dire les effets après la prise en compte des mesures d'atténuation. Un résumé des effets potentiels sur l'environnement, des mesures d'atténuation, de l'analyse de l'Administration portuaire et des conditions de l'ébauche du permis est présenté dans ce rapport.

Lors de l'évaluation de l'importance des effets, et pour les raisons exposées dans le présent rapport, les mesures d'atténuation proposées par le demandeur ainsi que les conditions de permis proposées sont considérées comme suffisantes pour répondre à toutes les préoccupations, de sorte que le projet est déterminé comme n'étant pas susceptible d'entraîner des effets négatifs importants sur l'environnement.

6.5 Obligation de consultation

L'Administration portuaire s'est efforcée de consulter les groupes autochtones potentiellement concernés, comme indiqué dans le dossier de consultation et dans la section 4 ci-dessus. Deux groupes autochtones ont fait part de leurs commentaires sur la demande. Les principaux thèmes abordés ont été les suivants :

- Circulation des navires
- Bruit (battage de pieux et exploitation)

- Répercussions sur les poissons et la faune
- Impacts sur la culture
- Éclairage
- Effets cumulatifs
- Surveillance environnementale
 - Surveillance autochtone
 - Gestion des déversements
- Gestion des eaux de ruissellement
- Pratiques de gestion de la qualité de l'air
- Entretien du plan d'eau (nettoyage du fond marin pendant l'exploitation)

Sept conditions de permis répondent aux préoccupations soulevées par les groupes autochtones, y compris une condition exigeant un plan de gestion de la construction et de l'environnement qui décrit les mesures d'atténuation environnementale requises en cas d'approbation du projet. Sur la base du processus de consultation des groupes autochtones, l'Administration portuaire est d'avis que l'obligation de consultation a été respectée.

7 Conclusion

Il est recommandé d'approuver cette demande sous réserve du respect des conditions relatives au projet et à l'environnement énumérées dans le permis de projet PER n° 20-189 joint.

Annexe A

Plan de l'emplacement et superficie louée en sus

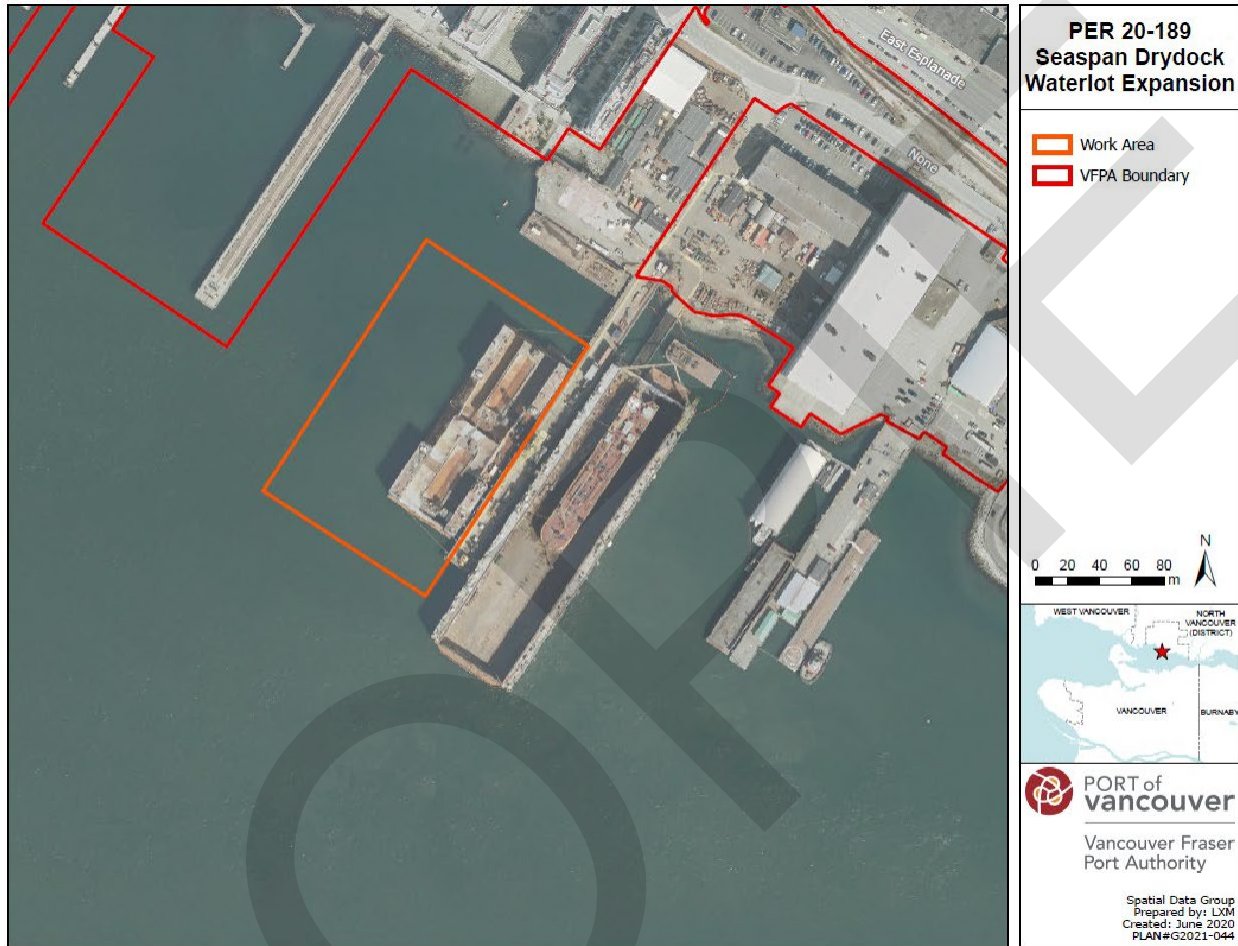


Figure A-1 : Plan de l'emplacement

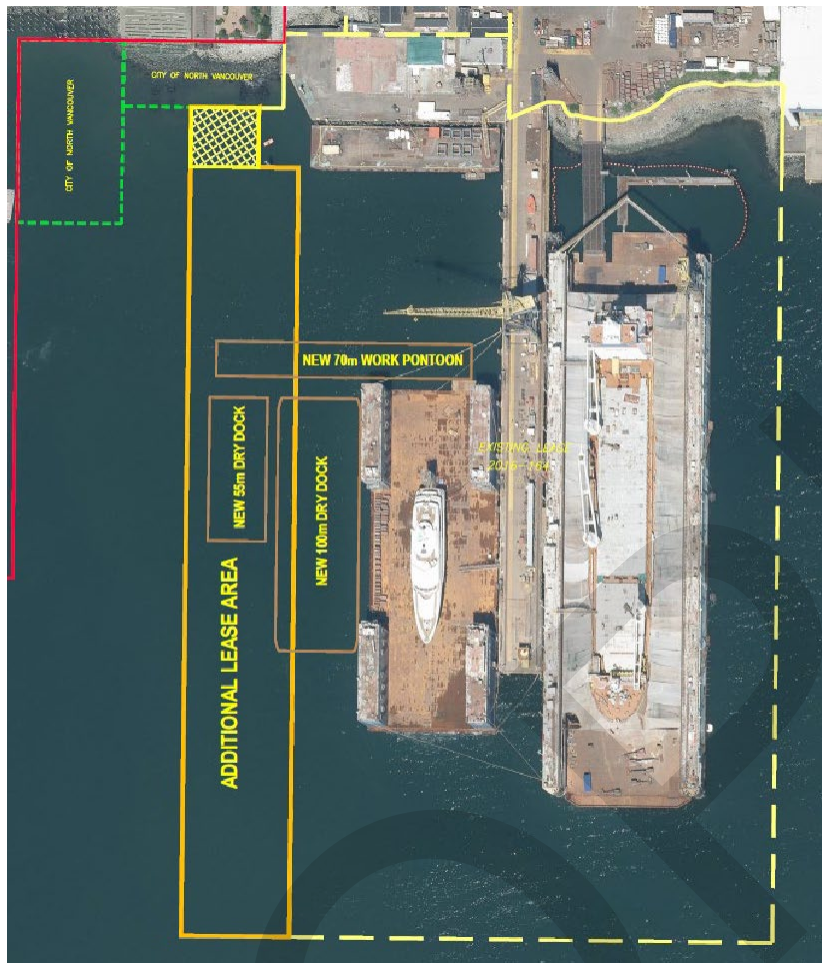


Figure A-2 : Superficie louée en sus

Remarque : La zone hachurée en jaune sera réservée à la navigation. Il est interdit d'y amarrer des bateaux ou d'y installer des aménagements.