



**PORT of
vancouver**

Vancouver Fraser
Port Authority

**PROJET DE L'AUTORITE PORTUAIRE DE
VANCOUVER FRASER ET EXAMEN
ENVIRONNEMENTAL PERMIS DE PROJET**

PER No :	21-019
Locataire :	WWL Vehicle Services Canada, Ltd.
Projet :	Annacis Auto Terminal Optimisation
Lieu du projet :	820 Dock Road (Annacis Island), Delta
Désignation de l'utilisation du sol :	Terminal portuaire
Titulaire(s) du permis :	Autorité portuaire de Vancouver-Fraser
Catégorie d'examen :	C
Date d'approbation :	26 septembre 2022
Date d'expiration :	30 septembre 2025

DESCRIPTION DU PROJET

Aux fins du présent permis de projet (le "permis"), le projet s'entend comme comprenant les travaux suivants sur la propriété de l'Autorité portuaire Vancouver-Fraser (l'"Autorité portuaire") :

1. Expansion des chemins de fer - expansion des chemins de fer Rail Side 1 et Rail Side 2, par :
 - Prolongement des voies 1, 2 et 3 du côté rail 1 pour accueillir 12 wagons supplémentaires sur chaque prolongement, avec des plates-formes de chargement placées entre des blocs de six (6) wagons ; et
 - Ajout de quatre nouvelles voies et d'aiguillages au côté ferroviaire 2, permettant d'accueillir six (6) wagons supplémentaires sur chaque voie, en parallèle avec les voies 5 à 8 existantes. Les nouvelles voies seraient construites à l'est et parallèlement à la voie 8.
2. Stations de recharge électrique
 - Installation de quatre (4) bornes de recharge pour voitures électriques
 - Installation de l'infrastructure et de l'équipement de base requis pour soutenir la fourniture de quatre autres (4) des stations de recharge pour voitures électriques à l'avenir.
3. Démolition et remplacement d'installations existantes et ajout d'installations, y compris :
 - Démolition du bâtiment de l'atelier auxiliaire n° 2 ;
 - Démolition du bâtiment de l'atelier mécanique n° 1 ;
 - Démolition de l'atelier de peinture et de carrosserie jusqu'au niveau de la dalle, à l'exception de l'armoire électrique située à l'angle nord-ouest du bâtiment, qui sera conservée ;
 - Démolition de l'abri et de l'auvent attachés à l'entrepôt de pièces détachées ;
 - Construction d'un nouveau bâtiment de traitement à un étage, avec éclairage extérieur ;
 - Travaux d'amélioration du sol pour le bâtiment de traitement, en utilisant des colonnes en pierre ;
 - Remplacement du sol en asphalte de l'entrepôt de pièces détachées par un sol en béton ;
 - Resurfacement et enlèvement de la chaussée, déplacement et installation de divers services publics, en fonction des besoins pour les éléments ci-dessus ;
 - Divers travaux de remise en état des cours, y compris, mais sans s'y limiter, le resurfacement de la chaussée, l'ajustement du drainage et d'autres services publics, le contrôle d'accès, la sécurité et le marquage de la chaussée ; et
 - Suppression d'un chêne japonais et d'environ 200 mètres carrés de pelouse.

CONDITIONS DU PROJET ET DE L'ENVIRONNEMENT

L'Autorité 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 les études d'impact*.

Si, à tout moment, le titulaire 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'autorité portuaire détermine que le titulaire du permis a fourni des informations incomplètes, incorrectes ou trompeuses concernant le projet, l'autorité 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 d'exploitation des autorités portuaires*, l'autorité 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 nouvelles informations sont mises à la disposition de l'autorité 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 au projet et à l'environnement que le titulaire du permis doit respecter pour atténuer les effets négatifs potentiels ou prévisibles sur l'environnement et d'autres effets.

Toutes les directives de l'autorité portuaire et les normes relatives aux dessins d'enregistrement mentionnées dans le présent document peuvent être consultées à l'[adresse suivante](#) :

<https://www.portvancouver.com/permitting-and-reviews/per/project-and-environment-review->

No n.	CONDITIONS GÉNÉRALES
1.	Le titulaire 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 titulaire du permis ou les droits de l'Autorité portuaire en vertu de ce bail, de cette licence ou de cet accord d'accès.
2.	Le titulaire 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'autorité portuaire a autorisé la construction du projet, conformément aux termes et conditions du présent permis.
4.	Le titulaire du permis doit indemniser et dégager de toute responsabilité l'Autorité portuaire en ce qui concerne toutes les réclamations, pertes, coûts, amendes, pénalités ou autres responsabilités, y compris les frais de justice, découlant de : (a) tout dommage corporel ou décès, dommage matériel ou toute perte ou dommage découlant de ou lié de quelque manière que ce soit au projet ; et (b) toute violation par le titulaire du permis de ses obligations en vertu du présent permis.
5.	Le titulaire du permis est responsable de la localisation de tous les services et utilités existants sur le site, y compris ceux qui sont souterrains. Le titulaire du permis doit fournir un plan des données d'arpentage de l'infrastructure qui comprend les données topographiques et de localisation des services publics basées sur des levés conformes aux normes de dessin d'archives de l'Autorité portuaire. Le titulaire du permis est responsable de la réparation ou du remplacement de tout dommage causé aux services et utilités existants, à la satisfaction de l'Autorité portuaire, résultant de la construction et de l'exploitation du projet.
6.	Le titulaire 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 No. 21-019-A à I . Le titulaire du permis ne doit pas effectuer d'autres activités physiques, sauf autorisation expresse de l'Autorité portuaire.
7.	Le titulaire du permis doit coopérer pleinement avec l'Autorité portuaire dans le cadre de tout examen par l'Autorité portuaire de la conformité du titulaire du permis avec le présent permis, y compris en fournissant des informations et des documents en temps opportun, comme l'exige l'Autorité portuaire. Le titulaire du permis est seul responsable de la démonstration du respect du présent permis par le titulaire du permis.
8.	Le titulaire du permis doit examiner le permis avec tous les employés, agents, entrepreneurs, licenciés et invités travaillant sur le site du projet, avant que ces parties ne participent à la construction ou à d'autres activités physiques sur le site du projet. Le titulaire du permis est seul responsable du respect du présent permis par l'ensemble de ces employés, agents, entrepreneurs, licenciés et invités.
9.	Le titulaire du permis met 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 titulaire du permis doit fournir les plans, documents et avis requis par le présent permis au portail de contrôle de conformité de l'autorité portuaire à l'adresse https://eper.portvancouver.com .
11.	Sauf indication contraire, tous les plans, calendriers et autres documents relatifs au projet que le titulaire 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'Autorité portuaire.
12.	Le titulaire du permis doit préparer et soumettre à l'Autorité portuaire un formulaire d'auto-rapport démontrant le respect des conditions à chacune des phases suivantes du projet :

	<p>a) Conditions préalables à la construction (le rapport doit être soumis au minimum 5 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)</p> <p>b) Conditions de construction (l'auto-rapport doit être soumis à 50 % de la construction)</p> <p>c) Conditions à l'achèvement du projet (l'auto-rapport doit être soumis dans les 60 jours ouvrables suivant l'achèvement de la construction)</p>	
13.	L'autorité portuaire a 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 titulaire du permis doit tenir 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'autorité 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.	
	CONDITIONS - AVANT LE DÉBUT DE LA CONSTRUCTION OU DE TOUTE ACTIVITÉ PHYSIQUE	CALENDRIER DE SOUMISSION (jours ouvrables)
16.	Le titulaire du permis doit soumettre des plans de construction pour les travaux proposés conformément aux normes de dessin d'archives de l'Administration portuaire. 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 d'archives défini à l'article 2.10 des normes relatives aux dessins d'archives de l'autorité portuaire.	5 jours ouvrables avant le début de la construction ou de toute activité physique
17.	Le titulaire du permis doit fournir un projet de notification de construction à la satisfaction de l'Autorité portuaire, conformément aux lignes directrices de l'Autorité portuaire en matière d'engagement public.	20 jours ouvrables avant le début de la construction ou de toute activité physique
18.	Le titulaire du permis doit soumettre un projet de plan de communication pour la construction et de notification de la construction conformément aux lignes directrices de l'Autorité portuaire en matière d'engagement public. Le plan doit décrire la manière dont le titulaire du permis s'engagera et communiquera avec le public et les parties prenantes à partir de la date de délivrance du permis jusqu'à l'achèvement de la construction. Le plan doit être mis à jour si nécessaire et à la demande de l'Autorité portuaire afin de garantir que le public et les parties prenantes reçoivent les informations pertinentes au fur et à mesure qu'elles sont disponibles. Le titulaire du permis doit réaliser le projet conformément au plan de communication pour la construction et à toute mise à jour ultérieure, à la satisfaction de l'Autorité portuaire.	20 jours ouvrables avant le début de la construction ou de toute activité physique
19.	Le titulaire du permis doit distribuer une notification de construction aux résidents et aux entreprises d'une zone. Cette opération doit être réalisée à la satisfaction de l'Autorité portuaire. Le titulaire du permis doit informer l'Autorité portuaire de la fin de la distribution.	Avant le début de la construction ou de toute activité physique
20.	Le titulaire du permis doit soumettre un plan de gestion du stationnement et du trafic pour la construction, à la satisfaction de l'Autorité portuaire. Le titulaire du permis doit réaliser le projet conformément au plan de gestion du trafic et du stationnement et à toute mise à jour ultérieure, à la satisfaction de l'Autorité portuaire.	10 jours ouvrables avant le début de la construction ou de toute activité physique

21.	Pour les bâtiments, les structures et les modifications intérieures proposées aux bâtiments qui doivent être examinés en vertu du code national de la construction et du code national de prévention des incendies, le titulaire du permis doit demander un permis de construire de l'autorité portuaire.	40 jours avant le début de la construction des bâtiments concernés
22.	Le titulaire du permis doit fournir à l'Autorité portuaire un calendrier du projet indiquant les dates de début prévues pour toutes les phases principales du projet, telles qu'identifiées par l'Autorité portuaire. Le titulaire du permis doit notifier à l'Autorité portuaire toute modification importante du calendrier du projet et, sur demande, fournir un calendrier actualisé du projet.	20 jours ouvrables avant le début de la construction ou de toute activité physique
23.	Avant d'entreprendre des activités physiques ou des travaux sur une infrastructure existante de Metro Vancouver ou à moins de 30 mètres de celle-ci, le titulaire du permis doit fournir à Metro Vancouver des dessins détaillés des travaux proposés ainsi qu'un plan de protection et de surveillance de l'infrastructure. Le titulaire de permis doit se référer aux exigences de Metro Vancouver en matière de travaux de proximité, le cas échéant.	10 jours ouvrables avant le début des travaux de construction ou de toute activité physique à moins de 30 mètres de l'infrastructure de Metro Vancouver
CONDITIONS - PENDANT LA CONSTRUCTION OU TOUTE ACTIVITÉ PHYSIQUE		
24.	Le titulaire du permis doit informer l'Autorité portuaire du début de la construction ou de toute activité physique (par exemple, la mobilisation sur le site du projet).	
25.	Toutes les activités générales de construction et les activités physiques liées au projet doivent être menées du lundi au samedi entre 7h00 et 20h00 . Aucune activité de construction ou activité physique ne doit avoir lieu le dimanche ou les jours fériés. Ces horaires ne peuvent être modifiés sans l'accord préalable de l'Autorité portuaire. Pour demander l'autorisation de mener des activités en dehors de ces heures, le titulaire du permis doit soumettre une demande écrite au moins 30 jours ouvrables avant la date de début souhaitée.	
26.	Le titulaire du permis doit informer l'Autorité portuaire dans les deux jours ouvrables de toute plainte reçue de la part de la communauté et des parties prenantes pendant la construction et indiquer comment le titulaire du permis a répondu à ces plaintes.	
27.	Le titulaire du permis doit envoyer une notification aux locataires concernés s'il est nécessaire de fermer les services publics (par exemple, l'eau). La notification doit être envoyée 48 heures avant le début des travaux.	
28.	Le titulaire du permis doit enlever tous les services publics existants abandonnés à la suite des travaux décrits dans le présent permis, qu'ils soient souterrains ou en surface. Aux points de raccordement aux ouvrages municipaux (c'est-à-dire aux limites de propriété), les services publics abandonnés doivent être obturés. Le titulaire du permis doit fournir des dessins détaillés des services publics abandonnés et des raccordements bouchés en format AutoCAD et PDF, conformément aux normes de dessin d'archives de l'autorité portuaire.	
29.	Le titulaire du permis doit réaliser le projet conformément à la procédure de découverte archéologique fournie de l'Autorité portuaire, ou à une procédure de découverte archéologique fournie similaire acceptée par écrit par l'Autorité portuaire au moins cinq jours ouvrables avant les activités d'inauguration, et à toute mise à jour ultérieure effectuée à la satisfaction de l'Autorité portuaire.	
30.	Le détenteur de permis doit immédiatement aviser Metro Vancouver de tout dommage réel ou potentiel à l'infrastructure de Metro Vancouver (y compris les pipelines et les émissaires) en composant le 604-985-1478.	
31.	Le titulaire du permis peut placer des remorques de construction temporaires sur le site du projet tant que ce permis est en vigueur, à condition que ces remorques répondent à tous les critères énoncés dans les critères de l'Autorité portuaire relatifs aux remorques de construction temporaires, disponibles à l'adresse suivante : Permis de construction Port of Vancouver (portvancouver.com)	
32.	Le titulaire du permis doit réaliser le projet conformément au plan de gestion environnementale de la construction fourni par le titulaire du permis et à toute mise à jour ultérieure effectuée à la satisfaction de l'Autorité portuaire.	

33.	Le titulaire du permis, ou son contractant, doit engager un professionnel de l'environnement qualifié pour surveiller le projet afin de s'assurer que les travaux sont réalisés conformément au présent permis. Les activités de surveillance doivent avoir lieu conformément aux exigences du contrôleur environnemental, du plan de gestion environnementale de la construction ou de l'autorité portuaire.	
34.	Sans limiter la généralité de la condition de permis n° 2, le titulaire du permis ne doit pas, directement ou indirectement : (a) déposer ou permettre le dépôt d'une substance nocive de quelque type que ce soit dans des eaux fréquentées par des poissons d'une manière contraire à l'article 36(3) de la <i>Loi sur les pêches</i> ; ou (b) porter atteinte aux poissons ou à leur habitat d'une manière contraire à l'article 35(1) de la <i>Loi sur les pêches</i> .	
35.	Sans limiter la généralité de la condition n° 2 du permis, le titulaire du permis ne doit pas rejeter d'eau contenant des niveaux détectables de chlore dans des eaux poissonneuses.	
36.	Sans limiter la généralité de la condition n° 2 du permis, le titulaire du permis ne doit pas rejeter d'eau chlorée, d'écaillés de peinture, de produits de nettoyage, de revêtements ou d'autres matières potentiellement nocives dans l'environnement aquatique. L'objectif est de confiner à 100 % toute la peinture enlevée et les autres résidus.	
37.	Le titulaire du permis ne doit pas assécher les excavations à moins qu'un plan d'assèchement n'ait été soumis à la satisfaction de l'Autorité portuaire.	
38.	S'il existe un risque d'affecter les oiseaux et/ou leurs nids et leurs œufs en activité, le titulaire du permis doit effectuer des études sur les nids. Pour tout nid identifié lors des études, un professionnel de l'environnement qualifié doit confirmer que le nid n'est pas occupé par une espèce protégée à cette période de l'année en vertu de la législation applicable. Pour réduire le risque de dommages liés au projet, le titulaire du permis doit éviter certaines activités physiques pendant la saison générale de reproduction des oiseaux, qui se situe entre le 1er avril et le 31 juillet, ou en dehors de cette période si des nids occupés sont présents.	
39.	Le titulaire du permis doit éliminer toutes les terres excavées du site du projet qui ne conviennent pas au remblayage dans des installations hors site appropriées et tenir un registre de l'élimination hors site.	
40.	Sans limiter la généralité de la condition n° 2 du permis, les matériaux apportés sur le site du projet pour le remblayage, la préparation du site ou d'autres utilisations doivent provenir de sources dont la propreté et l'absence de contamination environnementale, d'espèces envahissantes et de mauvaises herbes nocives ont été démontrées. Le titulaire du permis doit tenir des registres pour le vérifier.	
41.	Le titulaire du permis doit fournir des rapports de surveillance environnementale à l'Autorité portuaire comme spécifié dans le plan de gestion environnementale de la construction ou plus fréquemment si l'Autorité portuaire l'exige. En outre, un rapport de synthèse portant sur l'ensemble de la période de surveillance doit être transmis à l'Autorité portuaire dans les 30 jours suivant la fin de la période de surveillance.	
	CONDITIONS - À L'ACHÈVEMENT	CALENDRIER DE SOUMISSION (jours ouvrables)
42.	Le titulaire du permis doit informer l'Autorité portuaire de l'achèvement du projet.	Après l'achèvement substantiel
43.	Le titulaire du permis doit soumettre un plan de prévention de la pollution des eaux pluviales mis à jour, rédigé conformément à la directive de l'Autorité portuaire relative à l'élaboration de votre plan de prévention de la pollution des eaux pluviales (Developing Your Stormwater Pollution Prevention Plan Guideline), disponible à l'adresse suivante : https://www.portvancouver.com/permitting-and-reviews/per/project-and-environment-review-applicant/guidelines/ , et à la satisfaction de l'Autorité portuaire. Le titulaire du permis doit réaliser le projet conformément au plan de prévention de la pollution des eaux pluviales mis à jour, y compris toutes les mises à jour ultérieures effectuées à la satisfaction de l'Autorité portuaire.	30 jours ouvrables avant les opérations

44.	Le titulaire du permis doit fournir des dessins d'archives, y compris un plan du site du projet qui identifie clairement l'emplacement des travaux, en format AutoCAD et PDF (avec un cachet d'ingénieur le cas échéant) conformément aux normes de dessin d'archives de l'autorité portuaire. Tous les dessins doivent être nommés	Dans les 40 jours ouvrables suivant l'achèvement du projet
-----	---	--

selon le système de numérotation de l'index des dessins d'enregistrement défini à la section 2.10 des normes de dessin d'archives de l'autorité portuaire.	
L'Autorité portuaire se réserve le droit d'annuler ou de réviser ces conditions à tout moment lorsque de nouvelles informations justifiant cette action sont mises à la disposition de l'Autorité 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 2025 (la " date d'expiration ").	
AMENDEMENTS	
<ul style="list-style-type: none"> 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'Autorité portuaire pour qu'une modification du présent permis soit envisagée. Pour obtenir une prolongation de la date d'entrée en vigueur, le titulaire du permis doit en faire la demande par écrit à l'autorité portuaire au plus tard 40 jours ouvrables avant cette date. Pour obtenir une prolongation de la date d'expiration, le titulaire du permis doit en faire la demande par écrit à l'autorité portuaire au plus tard 40 jours ouvrables avant cette date. <p>L'absence de demande de prolongation dans les délais impartis peut, à la seule discrétion de l'Autorité portuaire, entraîner la résiliation du présent permis.</p>	

DÉCISION RELATIVE AU PROJET ET À L'EXAMEN ENVIRONNEMENTAL

Lors de l'examen du projet et de ses effets sur l'environnement, l'Autorité portuaire a examiné et pris en compte les informations pertinentes disponibles sur le projet proposé et a pris en considération tout impact négatif que le projet pourrait avoir sur les droits des peuples autochtones, les connaissances autochtones, les connaissances de la communauté, 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'Autorité portuaire conclut que le projet a répondu de manière appropriée à toutes les préoccupations identifiées, sous réserve de conformité avec le projet et les conditions environnementales du permis.

Le permis de projet PER n° 21-019 est approuvé par :

EXEMPLAIRE ORIGINAL SIGNÉ

ANDREA MACLEOD
DIRECTEUR, EXAMEN DES PROJETS ET DE
L'ENVIRONNEMENT

26 septembre 2022

DATE D'APPROBATION

INFORMATIONS DE CONTACT

Vancouver Fraser Port Authority
100 The Pointe, 999 Canada Place,
Vancouver BC V6C 3T4 Canada

Examen des projets et de
l'environnement Téléphone : 604-665-
9047

Fax : 1-866-284-4271

Courriel :

eep@portvancouver.com

www.portvancouver.com/fr/

COPI

En dehors des heures normales de travail :

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 portuaires 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, au 604-665-9086. En cas d'urgence nécessitant l'intervention des premiers intervenants, veuillez d'abord appeler le 911.

COPY



PORT de
vancouver

Administration portuaire
Vancouver-Fraser


RAPPORT D'EXAMEN DU PROJET ET DE L'ENVIRONNEMENT

**PER NO. 21-019
ANNACIS AUTO TERMINAL OPTIMIZATION**

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

Table des matières

Table des matières.....	i
1 INTRODUCTION.....	1
2 DESCRIPTION DU PROJET.....	1
2.1 Travaux proposés.....	2
2.2 Méthodes de construction proposées.....	3
3 EXAMEN TECHNIQUE.....	3
3.1 Planification.....	3
3.1.1 Désignation de l'utilisation des sols.....	3
3.1.2 Exigences en matière de permis de construire.....	3
3.2 Ingénierie.....	3
3.3 Transport.....	4
3.4 Opérations maritimes.....	5
4 CONSULTATION DES PARTIES PRENANTES.....	5
4.1 Consultation des municipalités.....	5
4.2 Consultation des agences fédérales, provinciales et régionales.....	9
4.3 Consultation des locataires adjacents.....	12
4.4 Comité de liaison de la communauté portuaire - Activités de notification du delta.....	14
5 L'ENGAGEMENT DU PUBLIC.....	14
5.1 Registre canadien des études d'impact.....	14
5.2 Résumé de l'engagement public mené par les candidats.....	15
6 CONSULTATION DES AUTOCHTONES.....	18
7 EXAMEN DES EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT.....	21
7.1 Portée de l'examen environnemental.....	21
7.2 Résumé des effets sur l'environnement et des mesures d'atténuation.....	22
8 CONCLUSION.....	28
ANNEXE A Plan de situation.....	30
ANNEXE B Liste des sources d'information.....	31

 PORT of vancouver Vancouver Fraser Port Authority		PROJET DE L'AUTORITE PORTUAIRE DE VANCOUVER FRASER ET RAPPORT D'EXAMEN ENVIRONNEMENTAL
PER No :	21-019	
Locataire :	WWL Vehicle Services Canada, Ltd.	
Projet :	Annacis Auto Terminal Optimisation	
Localisation du projet	820 Dock Road (Annacis Island), Delta	
Désignation de l'utilisation du sol :	Terminal portuaire	
Demandeur(s) :	Autorité portuaire de Vancouver-Fraser	
Adresse du demandeur :	100 The Pointe, 999 Canada Place, Vancouver	
Catégorie d'examen :	C	
Recommandation :	Que le PER no 21-019 pour l'optimisation du terminal d'Annacis Auto soit approuvé.	

1 INTRODUCTION

L'Autorité portuaire Vancouver-Fraser (l'"Autorité portuaire"), une autorité portuaire fédérale, gère des terrains relevant de la *Loi maritime du Canada*, qui lui confère des responsabilités en matière de protection de l'environnement. L'Autorité portuaire effectue donc des examens de projets et des examens environnementaux des travaux et des activités entrepris sur ces terres afin de s'assurer que les travaux et les activités ne risquent pas d'avoir des effets néfastes importants sur l'environnement. Le présent rapport d'examen du projet et de l'environnement documente l'examen du projet et de l'environnement de l'Administration portuaire concernant le PER no 21-019 : Optimisation du terminal automobile d'Annacis (le "projet") proposé par l'Administration portuaire Vancouver-Fraser (le "requérant").

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

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

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

2 PROJET DESCRIPTION

L'Autorité portuaire Vancouver-Fraser (le requérant) propose d'entreprendre des travaux d'amélioration à l'installation Annacis Auto Terminal (AAT) de Wallenius Wilhelmsen Solutions (WWS), située sur l'île d'Annacis, PER n° 21-019

sur le fleuve Fraser.

à Delta (le projet). Le projet vise à améliorer l'efficacité de l'AAT, de sorte que les importations de véhicules puissent augmenter dans le cadre de l'empreinte existante du terminal.

L'AAT est un site de 53 hectares, situé à l'extrémité nord de l'île d'Annacis, sur le fleuve Fraser. Le terminal fonctionne actuellement comme un terminal automobile, les véhicules arrivant par bateau. À leur arrivée, les véhicules sont traités dans le terminal, des réparations et des améliorations sont effectuées si nécessaire, et les véhicules sont ensuite stockés sur le site. Les véhicules sont transportés hors du site par train ou par camion, environ 80 % des véhicules quittant le site par train et 20 % par camion.

L'objectif du projet proposé est de consolider les deux terminaux automobiles existants dans la juridiction de l'autorité portuaire (Richmond Auto Terminal et Annacis Auto Terminal) en un seul terminal sur le site de l'île d'Annacis. Le terminal automobile consolidé de l'île Annacis serait optimisé grâce aux travaux proposés dans le cadre de la présente demande afin d'accueillir les opérations combinées et de répondre à la demande prévue en matière d'importations et d'exportations d'automobiles. Le Richmond Auto Terminal (RAT), situé sur la rive nord du fleuve Fraser et qui traite actuellement environ 90 000 véhicules par an, serait réaffecté à d'autres activités portuaires.

Le projet proposé comporte trois volets principaux : l'extension des voies ferrées pour accroître la capacité ferroviaire, l'installation de stations de recharge électrique pour répondre à la demande des consommateurs, et la démolition/remplacement de bâtiments pour optimiser les opérations. Ces éléments sont décrits plus en détail à la section 2.1.

Le demandeur propose d'étendre les activités de l'AAT afin de pouvoir gérer le débit combiné des deux terminaux existants et d'augmenter le débit de traitement de l'AAT de 352 000 à 480 000 véhicules par an.

2.1 Proposition de Travaux

1. Expansion des chemins de fer - expansion des chemins de fer Rail Side 1 et Rail Side 2, par :
 - Prolongement des voies 1, 2 et 3 du côté rail 1 pour accueillir 12 wagons supplémentaires sur chaque prolongement, avec des plates-formes de chargement placées entre les blocs de six (6) wagons ; et
 - Ajout de quatre nouvelles voies et d'aiguillages au côté ferroviaire 2 qui permettront d'accueillir six (6) wagons supplémentaires sur chaque voie, en parallèle avec les voies 5 à 8 existantes. Les nouvelles voies seraient construites à l'est et parallèlement à la voie 8.
2. Stations de recharge électrique
 - Installation de quatre (4) bornes de recharge pour voitures électriques
 - Installation de l'infrastructure de base et de l'équipement nécessaires pour permettre la mise en place de quatre (4) stations de recharge pour voitures électriques supplémentaires à l'avenir.
3. Démolition et remplacement d'installations existantes et ajout d'installations, y compris :
 - Démolition du bâtiment de l'atelier auxiliaire n° 2 ;
 - Démolition du bâtiment de l'atelier mécanique n° 1 ;
 - Démolition de l'atelier de peinture et de carrosserie jusqu'au niveau de la dalle, à l'exception de l'armoire électrique située à l'angle nord-ouest du bâtiment, qui sera conservée ;
 - Démolition de l'abri et de l'auvent attachés à l'entrepôt de pièces détachées ;
 - Construction d'un nouveau bâtiment de traitement à un étage, avec éclairage extérieur ;
 - Travaux d'amélioration du sol pour le bâtiment de traitement, en utilisant des colonnes en pierre ;
 - Remplacement du sol en asphalte de l'entrepôt de pièces détachées par un sol en béton ;
 - Resurfacement et enlèvement de la chaussée, déplacement et installation de divers services publics, en fonction des besoins pour les éléments ci-dessus ;
 - Divers travaux de remise en état des cours, y compris, mais sans s'y limiter, le resurfacement de la chaussée, l'ajustement du drainage et d'autres services publics, le contrôle d'accès, la sécurité et le marquage de la chaussée ; et
 - Suppression d'un chêne japonais et d'environ 200 mètres carrés de pelouse.

2.2 Méthodes de construction proposées

Avant la construction, l'accès au site, les zones de mobilisation de l'équipement, l'accès et les itinéraires de transport, ainsi que les lieux de dépôt et de stockage seront clairement délimités.

Il est proposé de réaliser les éléments du projet dans l'ordre suivant : travaux d'extension de la capacité ferroviaire, installation de l'infrastructure de recharge des véhicules électriques, démolition des bâtiments existants, construction du nouveau bâtiment de traitement et modernisation de l'étage de l'entrepôt de pièces détachées.

Des améliorations du sol sont proposées afin de préparer le terrain pour la construction du nouveau bâtiment de traitement, qui sera situé entre l'entrepôt de pièces détachées existant et l'atelier d'accessoires n° 1. L'avant-projet propose un vibro-remplacement pour densifier le sol. Le vibro-remplacement consiste à installer des colonnes de pierre dans le sol à l'aide d'une sonde vibrante de grand diamètre. La sonde vibrante compacte les colonnes de gravier et densifie le sable environnant. Les colonnes de pierre doivent être installées sur une grille triangulaire de 2,5 à 3 mètres d'espacement et s'étendre sur une profondeur d'environ 20 mètres.

La construction devrait durer 15 mois. Tous les travaux liés au projet seront menés pendant les heures de construction standard de l'autorité portuaire, du lundi au samedi, entre 7 h et 20 h, et aucune construction ou activité physique n'aura lieu le dimanche ou les jours fériés.

3 EXAMEN TECHNIQUE

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

3.1 Planification

Le projet proposé répond aux exigences de l'Autorité portuaire, sur la base des considérations principales de la désignation de l'utilisation des terres et des politiques actuelles d'utilisation des terres.

3.1.1 Utilisation du sol Désignation

L'utilisation continue proposée du site en tant que terminal automobile est conforme à la désignation de " terminal portuaire " dans le plan d'occupation des sols de l'Autorité portuaire Vancouver-Fraser.

3.1.2 Permis de construire Exigences

Le nouveau bâtiment de traitement proposé devra être examiné en vertu du Code national du bâtiment et du Code national de prévention des incendies du Canada. Le demandeur est tenu d'obtenir un permis de construire de l'autorité portuaire avant de procéder à la construction de ces ouvrages et ne peut pas occuper ces structures avant d'avoir obtenu un permis d'occupation de l'autorité portuaire.

3.2 Ingénierie

Le projet proposé prévoit la démolition d'un certain nombre de bâtiments existants sur le site, la construction d'un bâtiment de traitement de remplacement, l'installation de quatre nouvelles voies ferrées, le prolongement de trois voies ferrées existantes, l'installation d'infrastructures pour un maximum de huit stations de recharge de véhicules électriques, ainsi que la réalisation de travaux de repavage et de services publics connexes.

Le bâtiment de traitement proposé se trouve dans une zone sensible à la liquéfaction. La densification du sol sera effectuée pour atténuer les conséquences de la liquéfaction. La conception préliminaire de l'amélioration du sol comprend des colonnes de pierre espacées de 3 mètres et des drains sismiques espacés d'un mètre à proximité des structures existantes.

L'Autorité portuaire a examiné la demande et demande au demandeur de s'assurer que toutes les normes et spécifications géotechniques et sismiques pertinentes sont incluses dans les dessins signés et scellés, les spécifications et les travaux détaillés dans la description du permis du projet et les conditions du permis.

Le projet proposé répond aux exigences techniques de l'Autorité portuaire, sous réserve du respect des

conditions environnementales et de projet énumérées dans le permis.

3.3 Transport

Le projet proposé augmenterait le débit de traitement de l'AAT de 352 000 à 480 000 véhicules par an en raison de la consolidation des deux terminaux automobiles existants. Le projet fournirait une capacité ferroviaire supplémentaire qui augmenterait le nombre total de wagons pouvant être accueillis à l'AAT de 83 à 144 wagons.

À l'heure actuelle, les véhicules quittent l'AAT par le biais de deux modes de transport différents : le rail et le camion porte-autos, avec une répartition approximative de 80/20. Le rail et le camion continueront d'être utilisés et la répartition modale restera inchangée après le projet.

En ce qui concerne le rail, le terminal continuerait d'être desservi par la Southern Railway of BC (SRY), qui est approvisionnée en wagons par CP Rail et CN Rail. L'assemblage et le désassemblage des trains, ainsi que la manœuvre des wagons individuels, s'effectuent dans la cour de triage de SRY, adjacente à l'AAT.

Actuellement, le terminal reçoit généralement un train le matin et un train part à la fin de la journée de travail. En fonction des opérations, il peut arriver qu'un autre train soit nécessaire au milieu de la journée de travail (service de mi-journée), ce qui donne deux trains entrants et deux trains sortants par jour. Bien que l'on s'attende à ce que les volumes de véhicules traités au terminal augmentent, il est peu probable que cela génère directement des trains supplémentaires vers le terminal sur une base régulière. Cependant, les volumes plus importants générés par la consolidation, ainsi que la croissance prévue du marché, entraîneront une plus grande probabilité d'un service de mi-journée vers l'AAT.

Il y a un certain nombre de passages à niveau le long de l'itinéraire du train. Une étude technique réalisée par un tiers et soumise par le demandeur indique que le projet lui-même ne déclenchera pas l'obligation d'améliorer les passages à niveau, car il est basé sur le plan d'exploitation du chemin de fer de desserte. En général, si des changements dans les opérations ferroviaires entraînent des blocages dépassant les seuils établis dans les normes relatives aux passages à niveau de Transports Canada, le chemin de fer exploitant et l'autorité routière devront se mettre d'accord sur le niveau approprié de protection du passage à niveau. Il est entendu que SRY est en train de réévaluer son inventaire de passages à niveau dans son ensemble pour déterminer le niveau des mesures de sécurité, en coordination avec les autorités routières concernées, nécessaires pour répondre aux exigences actuelles du Règlement sur les passages à niveau de Transports Canada (DORS/2014-275) et achèvera cet exercice d'ici 2028.

Avec l'augmentation de la capacité du terminal, le nombre de camions de transport automobile utilisés pour sortir les véhicules traités de l'AAT devrait augmenter d'environ 10 camions par jour. Dans les observations du demandeur, l'impact sur la circulation sur la promenade Annacis est jugé insignifiant par rapport aux mouvements actuels des transporteurs automobiles générés par le terminal. En général, les transporteurs automobiles se rendent chez les concessionnaires automobiles disséminés dans le Lower Mainland. Depuis le terminal, il existe un itinéraire pour les camions qui permet d'accéder à la route 91. La planification des transports a examiné le trafic potentiel généré par les transporteurs automobiles supplémentaires qui résulteraient de cette consolidation et convient que l'augmentation est très faible dans le contexte du trafic déjà généré par le terminal.

Le demandeur a soumis un plan préliminaire de gestion du trafic de construction et d'organisation des étapes. Le plan de gestion du trafic de construction sera finalisé lorsque l'entrepreneur aura été sélectionné et cette exigence est incluse comme condition du permis.

Le trafic de construction devra utiliser une combinaison de routes publiques et privées pour accéder aux trois zones de construction désignées à l'AAT. Le trafic de construction devra accéder à l'île Annacis soit par le nord via Derwent Way (juridiction de la ville de New Westminster), soit via la route 91 (juridiction du BCMOTI). Derwent Way, à l'île Annacis (ville de Delta), sera la voie d'accès directe à l'entrée du terminal, où une cabine de sécurité permettra l'accès autorisé au terminal. Annacis Parkway et Dock Road sont les seules voies d'accès privées à l'intérieur du terminal et la circulation doit être maintenue en permanence car ces deux voies d'accès sont utilisées pour accéder aux bâtiments du terminal et aux autres locataires de la zone du terminal.

Jusqu'à 15 camions par heure accèderaient à l'AAT pendant la phase de construction. Une évaluation de haut niveau montre que Derwent Way (juridiction de New Westminster et Delta) aurait une capacité suffisante pour accueillir le trafic de construction supplémentaire estimé.

La majorité du trafic de construction en transit sur le site n'aura pas d'impact sur les routes municipales, car la promenade Annacis est une voie d'accès privée que les employés du terminal empruntent principalement le matin et le soir pour aller travailler. Le trafic de construction n'utilisera la promenade Annacis que pour accéder à la zone de construction désignée et n'occupera pas la voie d'accès. Il y aura trois zones de construction désignées (côté rail 1, côté rail 2 et bâtiment de traitement) à l'intérieur du terminal et chaque zone de construction ne sera pas active en même temps. Chaque zone de construction est censée comporter une zone désignée qui comprend la zone de travail et la zone de dépôt des matériaux et de l'espace de travail.

Le demandeur indique que l'entrepreneur sélectionné ne sera autorisé à se trouver qu'à l'intérieur de chaque zone de construction désignée et qu'il ne sera pas autorisé à dépasser les limites de chaque zone de construction afin de réduire les impacts sur les opérations quotidiennes du terminal.

Le service des transports a examiné la demande et exige du demandeur qu'il respecte les points suivants :

- Le titulaire du permis doit soumettre un plan de gestion du stationnement et du trafic pour la construction, à la satisfaction de l'Autorité portuaire. Le titulaire du permis doit réaliser le projet conformément au plan de gestion du trafic et du stationnement et à toute mise à jour ultérieure, à la satisfaction de l'Autorité portuaire.

Ceci est reflété dans la condition n° 20 du permis.

Le projet proposé répond aux exigences de l'Autorité portuaire en matière de planification des transports, sous réserve du respect des conditions relatives au projet et à l'environnement énumérées dans le permis.

3.4 Opérations maritimes

Le projet proposé implique la consolidation de la RAT et de l'AAT dans le terminal existant de l'île Annacis. Dans l'immédiat, lorsque les opérations devraient cesser au RAT et que tous les navires associés commenceront à faire escale à l'AAT (d'ici la mi-2024), le projet ne modifierait pas le trafic maritime sur le fleuve Fraser. Toutefois, étant donné que le projet comprend l'infrastructure nécessaire pour soutenir la croissance future du secteur automobile à ce terminal, à plus long terme, le projet pourrait ajouter environ neuf navires par an d'ici 2034.

Les défenses et l'infrastructure d'amarrage à l'AAT sont appropriées pour accueillir les navires prévus. Le

projet proposé répond aux exigences des opérations maritimes de l'autorité portuaire.

4 PARTIES PRENANTES CONSULTATION

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

4.1 Consultation municipale

L'Autorité portuaire a estimé que le projet proposé pouvait avoir des incidences sur les intérêts municipaux. Une lettre de renvoi a été envoyée aux municipalités suivantes le 9 mars 2022 pour les informer du projet proposé :

- Ville de Delta
- Ville de New Westminster
- Ville de Surrey

La ville de Delta et la ville de New Westminster ont répondu par des commentaires sur le projet proposé. Le tableau ci-dessous résume les commentaires reçus et la façon dont ils ont été pris en compte dans le cadre de l'examen du projet et de l'environnement.

Enjeu	Mesures d'atténuation et conditions d'autorisation	Raison d'être
<p>Demande d'informations complémentaires pour comprendre l'impact du projet sur le trafic ferroviaire à travers New Westminster (y compris toute modification nécessaire du calendrier et de la fréquence des mouvements ferroviaires) afin de déterminer s'il peut être nécessaire de procéder à un examen plus approfondi de l'interface et de l'arrêt du sifflement avec le promoteur, le port de Vancouver et les opérateurs ferroviaires.</p>	<p>Aucune n'est requise.</p>	<p>Bien que l'on s'attende à ce que les volumes de véhicules traités à l'AAT augmentent, il est peu probable que cela génère directement des trains supplémentaires vers le terminal sur une base régulière. Cependant, les volumes de véhicules plus importants générés par la consolidation, en plus de la croissance prévue du marché, entraîneront une plus grande probabilité d'un service de mi-journée à l'AAT, ce qui se traduirait par deux trains entrants et deux trains sortants par jour. Actuellement, l'AAT reçoit un à deux trains entrants et un à deux trains sortants par jour.</p> <p>Les passages à niveau qui traversent New Westminster sont exploités par SRY et les travaux éventuels ne relèvent pas de la portée du projet. En outre, d'après l'examen technique effectué par une tierce partie et soumis par le demandeur, le projet n'exige pas la modernisation des passages à niveau.</p>
<p>Demande d'informations complémentaires concernant les impacts de l'augmentation du trafic ferroviaire. Si le projet entraîne une augmentation du nombre de trains traversant les quartiers de Queensborough et de Quayside, une aide pourrait être requise pour les infrastructures nécessaires à l'arrêt des sifflets et pour d'autres mesures d'atténuation afin de remédier aux incidences sur les résidents de ces quartiers.</p>	<p>Aucune n'est requise.</p>	<p>Comme indiqué plus haut, si les volumes de véhicules traités à l'AAT devraient augmenter, il est peu probable que cela génère directement des trains supplémentaires vers le terminal sur une base régulière. Cependant, les volumes plus importants générés par la consolidation, en plus de la croissance prévue du marché, entraîneront une plus grande probabilité d'un service de mi-journée au terminal, ce qui se traduirait par deux trains entrants et deux trains sortants par jour. Actuellement, le terminal reçoit un à deux trains entrants et un à deux trains sortants par jour.</p> <p>Les passages à niveau qui traversent les quartiers de Queensborough et de Quayside sont exploités par SRY et tous les travaux liés à ces passages à niveau n'entrent pas dans le champ d'application du projet. En outre, d'après l'étude technique réalisée par un tiers et soumise par le demandeur, le projet ne nécessite pas l'amélioration des</p>

		passages à niveau.
Demande d'informations complémentaires concernant les changements prévus dans le cadre de la politique de l'UE en matière d'environnement.	Aucune n'est requise.	Grâce à l'augmentation de la capacité des terminaux, le nombre de camions de transport d'automobiles utilisés pour le transport des marchandises a diminué.

Enjeu	Mesures d'atténuation et conditions d'autorisation	Raison d'être
<p>Le projet de loi sur l'aménagement du territoire et l'urbanisme prévoit d'évaluer le volume de camions à destination et en provenance du site, de déterminer si l'un des véhicules devrait traverser New Westminster et d'indiquer les mesures d'atténuation du trafic envisagées pour remédier aux éventuelles incidences sur New Westminster.</p>		<p>Le nombre de camions transportant des véhicules traités hors de la ZTA devrait augmenter d'environ 10 camions par jour, soit 2 par heure. L'analyse du demandeur a confirmé que les routes adjacentes peuvent accueillir confortablement cette augmentation.</p>
<p>Compte tenu de la distance par rapport à la juridiction municipale et de la nature de l'exploitation automobile, on s'attend à ce que le projet n'ait que très peu ou pas d'impact négatif sur le bruit pour les résidents de Queensborough. Le personnel municipal recommande que le requérant soit informé des règlements de la ville de New Westminster en matière de bruit afin qu'il les prenne en considération.</p> <p>L'arrêté municipal sur les bruits de construction autorise les bruits de construction entre 7 et 20 heures en semaine et entre 9 et 18 heures le samedi (à l'exclusion des dimanches et des jours fériés).</p>	<p>La condition 25 du permis impose au requérant de mener les travaux de construction pendant les heures de travail normales de l'autorité portuaire, soit de 7h00 à 20h00 du lundi au samedi, à l'exclusion des jours fériés.</p>	<p>Le demandeur a été informé des commentaires de la ville et devra se conformer aux conditions du permis. Les heures de construction de l'Autorité portuaire sont très similaires à celles du règlement municipal sur les nez de construction.</p>
<p>En particulier, compte tenu de l'importance accordée à l'urgence climatique et de l'étendue des surfaces imperméables (bâtiments et chaussées) pour ce projet, il est recommandé d'étudier les possibilités d'intégration d'infrastructures vertes (par exemple, jardins d'agrément, bioréceptifs, améliorations de l'estran et plantations d'arbres).</p>	<p>La condition 43 du permis exige que le demandeur soumette, à l'achèvement du projet, un plan actualisé de prévention de la pollution des eaux de ruissellement, rédigé conformément aux lignes directrices de l'autorité portuaire en matière de plan de prévention de la pollution des eaux de ruissellement.</p>	<p>Les travaux proposés n'impliquent pas la création de surfaces imperméables supplémentaires (zones pavées) ou la création de routes supplémentaires. Les travaux ferroviaires proposés réduiront la quantité de surfaces imperméables (zones pavées) sur le site car les zones proposées pour les travaux sont actuellement des zones pavées de stockage de véhicules.</p> <p>La section 5.4 "Caractéristiques de durabilité" de la description et des détails du projet comprend certaines des considérations relatives au changement climatique concernant les matériaux, les déchets, la qualité de l'environnement intérieur, l'énergie et l'eau qui ont été explorées lors de la conception préliminaire. Dans le cadre du processus de conception détaillée, les consultants en conception du demandeur affineront les possibilités d'aborder le changement climatique par le biais de la conception.</p>

<p>Des informations complémentaires sont demandées pour savoir si les cargos utiliseront l'alimentation électrique à quai ou si cette dernière sera disponible sur le site pour atténuer les effets des émissions et du bruit des navires à proximité de New Westminster.</p>	<p>Aucune n'est requise.</p>	<p>L'alimentation électrique à quai n'est actuellement pas disponible à l'AAT et la fourniture d'une infrastructure d'alimentation à quai n'est pas incluse dans la portée du projet.</p>
---	------------------------------	---

Enjeu	Mesures d'atténuation et conditions d'autorisation	Raison d'être
Demande d'examen des impacts ferroviaires au passage à niveau sur l'île d'Annacis.	Aucune n'est requise.	Il est peu probable que le projet lui-même génère directement des trains supplémentaires vers l'AAT sur une base régulière. Cependant, les volumes plus importants générés par la consolidation, en plus de la croissance prévue du marché, entraîneront une plus grande probabilité d'un service de mi-journée dans le terminal, ce qui se traduirait par deux trains entrants et deux trains sortants par jour. Actuellement, l'AAT reçoit un à deux trains entrants et un à deux trains sortants par jour.
Clarification sur la question de savoir si les véhicules sont transportés uniquement par rail ou par une combinaison de rail et de camions. Demande d'informations sur les trajets supplémentaires de camions qui pourraient résulter du terminal consolidé. Demande de confirmation de la soumission d'un plan de gestion du trafic.	La condition 20 du permis exige que le demandeur soumette un plan de gestion du trafic et du stationnement pour la construction.	<p>Les véhicules traités par l'AAT continueraient d'être transportés par rail et par camion, comme c'est le cas actuellement. On s'attend à ce que la répartition actuelle entre le rail et le camion soit maintenue. Environ 80 % des véhicules quitteraient le terminal par voie ferrée et 20 % par camion.</p> <p>Avec l'augmentation de la capacité du terminal, le nombre de camions de transport automobile utilisés pour sortir les véhicules traités du terminal devrait augmenter d'environ 10 camions par jour, soit 2 par heure. L'analyse du demandeur a confirmé que les routes adjacentes peuvent accueillir confortablement cette augmentation.</p> <p>Un projet de plan de gestion du trafic de construction a été soumis dans le cadre de la demande. Le demandeur devra mettre à jour et soumettre le plan final avant le début des travaux.</p>
Le service d'incendie de Delta a exprimé son intérêt pour l'accès et l'approvisionnement en eau en cas d'incident.	Aucune n'est requise.	<p>Le demandeur a fourni au service d'incendie de Delta une copie du plan de sécurité incendie et de la carte des bouches d'incendie de l'opérateur AAT Wallenius Wilhelmsen Solutions.</p> <p>Le demandeur a confirmé qu'il faciliterait une discussion séparée entre le service d'incendie de Delta et Wallenius Wilhelmsen Solutions concernant l'accès aux urgences et l'approvisionnement en eau, et qu'il a pris contact avec Delta.</p>

<p>Demande d'informations sur le plan de sécurité incendie et sur les améliorations qui seront apportées au site dans le cadre de l'agrandissement du terminal. Delta Fire Le département a demandé une discussion sur</p>	<p>Aucune n'est requise.</p>	<p>Le demandeur a fourni au service d'incendie de Delta une copie du plan de sécurité incendie et de la carte des bouches d'incendie de l'opérateur AAT Wallenius Wilhelmsen. Solutions.</p>
--	------------------------------	--

Enjeu	Mesures d'atténuation et conditions d'autorisation	Raison d'être
la sécurité incendie en ce qui concerne les véhicules électriques (VE), étant donné que les VE sont une technologie émergente.		
De plus amples informations sur le nouveau bâtiment de transformation proposé ont été demandées afin de confirmer ce qui est exactement "transformé".	Aucune n'est requise.	<p>Le demandeur a fourni des détails supplémentaires confirmant que le "traitement" se réfère aux services techniques, aux travaux accessoires et aux programmes. Il s'agit notamment de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Contrôle du véhicule, par exemple vérification des batteries et de la pression des pneus • Activités de préparation des véhicules, telles que la mise en place de tapis de sol et de manuels anglais-français à l'intérieur des véhicules. • Installation d'accessoires, tels que les barres de toit, les spoilers et les sièges chauffants.
Demande d'informations sur les améliorations apportées à la gestion des eaux pluviales lors du resurfaçage et de la reconfiguration du site, afin de s'assurer qu'aucune eau de ruissellement contaminée ne pénètre dans les égouts pluviaux de la ville ou dans le fleuve Fraser.	La condition 43 du permis exige que le demandeur soumette, à l'achèvement du projet, un plan actualisé de prévention de la pollution des eaux de ruissellement, rédigé conformément aux lignes directrices de l'autorité portuaire en matière de plan de prévention de la pollution des eaux de ruissellement.	<p>En ce qui concerne le resurfaçage, le projet proposé devrait entraîner une réduction globale des surfaces pavées sur le site.</p> <p>Les dessins de conception préliminaires ont été soumis à l'autorité portuaire, montrant que le projet n'apporte que des changements limités aux systèmes d'eaux pluviales. Les modifications ou ajouts nécessaires suivront les directives de l'autorité portuaire. En outre, l'AAT n'est pas reliée au réseau d'égouts pluviaux de la ville de Delta. Parmi les changements notables visant à réduire les écoulements contaminés, on peut citer les améliorations apportées au nouveau bâtiment de traitement, en particulier les séparateurs d'huile et d'eau et les toits qui détournent l'eau de pluie vers le système pluvial au lieu de l'évacuer vers le sol et le bassin de rétention le plus proche.</p>

4.2 Agence fédérale, provinciale et régionale Consultation

L'Autorité portuaire a estimé que le projet proposé pouvait intéresser d'autres organismes de réglementation. Une lettre de renvoi a été envoyée à Metro Vancouver le 9 mars 2022 pour l'informer du projet proposé.

Metro Vancouver a répondu par des commentaires sur le projet proposé. Le tableau ci-dessous résume les commentaires reçus et la façon dont ils ont été pris en compte dans le cadre du projet et de l'examen PER n° 21-019

environnemental.

Enjeu	Mesures d'atténuation et conditions d'autorisation	Raison d'être
<p>Les services d'égout de la MV sont situés sur le côté sud de l'île d'Annacis. Il convient d'évaluer si le projet est considéré comme un travail proximal. Si la réponse est "OUI", les exigences relatives aux travaux proximaux de la MV ci-jointes s'appliquent.</p>	<p>La condition n° 23 exige que le demandeur se concerta avec Metro Vancouver et fournisse des informations détaillées sur la conception de tout élément du projet situé à moins de 30 mètres de tout service public existant de Metro Vancouver et qu'il se réfère, le cas échéant, aux exigences en matière de travaux de proximité (Proximal Work Requirements).</p> <p>La condition 30 impose au demandeur d'informer immédiatement Metro Vancouver de tout dommage potentiel à son infrastructure pendant la construction.</p>	<p>Le projet proposé comprend des travaux à moins de 30 m de l'infrastructure de Metro Vancouver.</p> <p>L'équipe candidate a accepté de se conformer aux exigences du Metro Vancouver Proximal Work Requirements, le cas échéant.</p>
<p>L'APVF doit obtenir les plans d'enregistrement de MV (https://apps.metrovancouver.org/flore/) et vérifier si son projet de développement se trouve à proximité des services publics de MV.</p>	<p>Aucune n'est requise.</p>	<p>Le requérant a obtenu les dessins d'archives de Metro Vancouver, comme demandé.</p>
<p>GVWD watermain Annacis Main No.2</p> <p>L'alignement semble se faire sous l'égide de l'Union européenne. pistes proposées 9-12. Conception à prendre en compte les nouvelles exigences en matière de chargement des ANN2</p>	<p>Condition n° 23 exige que le demandeur assure la liaison avec Metro Vancouver et approvisionnement conception détaillée des informations sur toute Éléments du projet au sein de 30 mètres de tout Métro existant Services publics de Vancouver.</p>	<p>L'équipe de candidats est consciente de la présence d'Annacis Main No. 2 et de cela serait pris en compte dans la la conception détaillée. Il appartient au demandeur</p> <p>L'équipe comprend que cette partie d'Annacis Main No. 2 est définitivement abandonné.</p>
<p>GVWD watermain Annacis Main No.3</p> <p>L'alignement semble être proximal par rapport à la l'infrastructure de recharge pour véhicules électriques proposée.</p>	<p>Condition n° 23 exige que le demandeur assure la liaison avec Metro</p>	<p>Le demandeur est conscient de la présence d'Annacis Main No. 3 et a accepté pour suivre le projet Metro Vancouver Proximal</p>

<p>Les exigences en matière de travail proximal s'appliquent.</p>	<p>Vancouver et approvisionnement conception détaillée des informations sur toute Éléments du projet au sein de 30 mètres de tout Métro existant Services publics de Vancouver.</p>	<p>Exigences de travail, le cas échéant.</p>
<p>L'itinéraire de transport des matériaux de construction sur Annacis Parkway traversera ANN2.</p>	<p>Aucune n'est requise.</p>	<p>Les charges de trafic liées à la construction ne devraient pas dépasser les charges standard des autoroutes.</p>

Enjeu	Mesures d'atténuation et conditions d'autorisation	Raison d'être
L'APVF doit confirmer si ce projet entraîne une augmentation significative de la demande en eau potable.	Aucune n'est requise.	La demande en eau potable devrait être similaire à la situation actuelle sur le site, car le projet prévoit la démolition de plusieurs bâtiments de l'aérogare et leur remplacement par un seul bâtiment.
Représenter l'infrastructure MV sur tous les dessins applicables.	La condition n° 23 exige que le demandeur se concerta avec Metro Vancouver et fournisse des informations détaillées sur la conception de tout élément du projet situé à moins de 30 mètres de tout service public existant de Metro Vancouver.	L'équipe de candidats a accepté d'inclure ces informations dans les dessins de conception détaillés qui seront communiqués à Metro Vancouver.
Indiquer comment MV accédera à l'infrastructure et l'entretiendra en cas d'améliorations.	Aucune n'est requise.	Le projet ne devrait pas modifier l'accès aux infrastructures de Metro Vancouver.
Représenter les structures de protection au-dessus de l'infrastructure MV.	La condition n° 23 exige que le demandeur se concerta avec Metro Vancouver et fournisse des informations détaillées sur la conception de tout élément du projet situé à moins de 30 mètres de tout service public existant de Metro Vancouver.	Ce détail sera inclus, le cas échéant, dans les dessins de conception détaillés.
La construction est prévue pour le troisième trimestre 2022. Réunion entre le Port, Le promoteur et le MV doivent se réunir en mars 2022 pour examiner les incidences sur l'infrastructure du MV et les plans d'atténuation.	Aucune n'est requise.	Réunion organisée en mars 2022 pour donner une vue d'ensemble du projet et discuter des impacts potentiels sur l'infrastructure de Metro Vancouver.
Où se trouvent les conduits électriques par rapport à l'AN3 ? Veuillez l'indiquer sur le dessin	La condition n° 23 exige que le demandeur se concerta avec Metro Vancouver et fournisse des informations détaillées sur la conception de tout élément du projet situé à moins de 30 mètres de tout service public existant de Metro Vancouver.	Ces informations figureront sur les dessins de conception détaillés réalisés par le demandeur.

Quel sera l'impact de l'amélioration des sols sur l'infrastructure MV ?	La condition n° 23 exige que le requérant se mette en rapport avec Metro Vancouver et fournisse	Le demandeur a confirmé que des précisions supplémentaires sur le risque d'impact sur les infrastructures voisines et les mesures d'atténuation (le cas échéant) seraient nécessaires.
---	---	--

Enjeu	Mesures d'atténuation et conditions d'autorisation	Raison d'être
	<p>des informations détaillées sur la conception de tout élément du projet situé à moins de 30 mètres d'un service public existant de Metro Vancouver.</p> <p>La condition 30 impose au demandeur d'informer immédiatement Metro Vancouver de tout dommage potentiel causé à son infrastructure pendant la construction.</p>	<p>étudiés lors de la phase de conception détaillée si le projet est approuvé.</p>
<p>Extension des voies ferrées (25 nouveaux emplacements de wagons) : l'emplacement proposé pour l'extension des voies ferrées se situerait au-dessus de l'actuelle conduite principale n° 2 d'Annacis et à proximité d'une chambre de vannes d'air existante.</p> <p>Suite au commentaire ci-dessus, cette section de la conduite principale n°2 d'Annacis est abandonnée et a été bouchée au niveau de la chambre des vannes au nord-ouest.</p>	<p>La condition n° 23 exige que le demandeur se concerta avec Metro Vancouver et fournisse des informations détaillées sur la conception de tout élément du projet situé à moins de 30 mètres de tout service public existant de Metro Vancouver.</p>	<p>Le demandeur est conscient de la présence de la canalisation principale n° 2 d'Annacis, qui sera prise en compte dans la conception détaillée.</p>
<p>Modernisation / remplacement des bâtiments terminaux (nouvelle zone de construction) : le système Annacis Main No. 3 (1219 mm de diamètre), y compris une chambre de vanne d'air, est situé sur le côté ouest du bâtiment de l'armoire électrique proposé. Un examen de proximité peut être requis, conformément aux commentaires ci-dessus.</p>	<p>La condition n° 23 exige que le demandeur se concerta avec Metro Vancouver et fournisse des informations détaillées sur la conception de tout élément du projet situé à moins de 30 mètres de tout service public existant de Metro Vancouver et qu'il se réfère, le cas échéant, aux exigences en matière de travaux de proximité (Proximal Work Requirements).</p>	<p>Le demandeur est conscient de la présence de la canalisation principale n° 3 d'Annacis et les informations seront incluses dans les dessins de conception détaillés par le demandeur.</p>

4.3 Consultation du locataire voisin

Le projet proposé a été évalué comme ayant des impacts potentiels sur les activités des locataires de l'Autorité portuaire adjacents. Le 9 mars 2022, une lettre de renvoi a été envoyée aux locataires suivants de l'Autorité portuaire pour les informer du projet proposé :

- BC Hydro
- Office de financement des transports de la Colombie-Britannique
- Coastland Wood Industries Ltd.
- Island Timberlands Limited Partnership
- Seaspan ULC

- Southern Railway of British Columbia limited
- Summit Earthworks inc.
- TDK Logistics Ltd.
- Telus Communications Inc.
- La Ligue navale du Canada
- Alliance Equities Corporation
- Atlas 1909 Adventures Inc.
- Marchés publics du Canada (PSPC)

Le Service des marchés publics du Canada (PSPC) a répondu en formulant des commentaires sur le projet proposé. Le tableau ci-dessous résume les commentaires reçus et la façon dont ils ont été pris en compte dans le cadre de l'examen du projet et de l'environnement.

Enjeu	Mesures d'atténuation et conditions d'autorisation	Raison d'être
<p>Quelle est l'augmentation potentielle des bruits audibles et/ou des vibrations du sol pour la propriété du gardien du PSPC et nos locataires ? Cette préoccupation est fondée sur la proximité de l'extension proposée de la ligne ferroviaire le long de la promenade Annacis du côté de la propriété. Des consultants ont-ils réalisé une étude d'ingénierie ou d'impact et, le cas échéant, quelles mesures d'atténuation l'APVF devrait-elle inclure dans la portée du projet pour remédier à ces impacts ?</p>	<p>Aucune n'est requise.</p>	<p>Les opérations de chargement sur les voies ferrées les plus proches de la propriété du locataire devraient être les mêmes après le projet qu'aujourd'hui, mais pourraient durer plus longtemps. Actuellement, les wagons sont livrés au terminal le long des voies existantes, où les automobiles sont chargées ou déchargées des wagons. La locomotive qui livrerait ces wagons serait située à l'extrémité opposée de la voie ferrée et ne se trouverait pas à proximité de la propriété dont le PSPC a la garde. En outre, la manœuvre des wagons individuels et l'assemblage ou le désassemblage des trains sont actuellement effectués hors site par SRY dans sa gare de triage. Si le projet est réalisé, ces aspects de l'exploitation ferroviaire continueront d'être traités hors site.</p>
<p>L'accès à nos bâtiments situés au 100 Annacis Parkway doit être libre 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, en raison du type d'opérations qui se déroulent sur le site. Nous avons examiné le plan de circulation et nous apprécions l'indication qu'un plan de circulation doit être géré tout au long du processus. Nous comprenons qu'il est déjà indiqué que les heures de pointe sur la route seront réduites au minimum.</p>	<p>La condition 20 du permis exige que le demandeur soumette un plan de gestion du trafic et du stationnement pour la construction.</p>	<p>Le projet de plan de gestion du trafic de la phase de construction soumis avec la demande indique que " l'accès au trafic le long de la promenade Annacis doit être maintenu à tout moment ". La version finale de ce plan sera soumise et approuvée avant le début des travaux de construction. Le demandeur sera tenu de réaliser le projet conformément au plan approuvé.</p>

<p>En cas de coupure d'eau, nous devons être prévenus et engagés à l'avance et des efforts doivent être faits pour effectuer des travaux qui n'affecteront pas notre site pendant les heures normales de travail. les installations peuvent continuer à fonctionner normalement dans la mesure du possible.</p>	<p>La condition 27 exige que le demandeur prévienne les locataires voisins à l'avance de tous travaux susceptibles d'entraîner des interruptions des services publics.</p>	<p>L'équipe du demandeur a confirmé que s'il s'avérait nécessaire d'interrompre l'approvisionnement en eau pour construire le projet en toute sécurité, toutes les entreprises concernées en seraient informées à l'avance. Une condition a été ajoutée au permis pour refléter cette exigence.</p>
---	--	---

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

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

Le projet proposé a été évalué comme présentant un intérêt potentiel pour le Comité de liaison de la communauté portuaire - Delta (PCLC). Un courriel a été envoyé au comité le 3 mars 2022, fournissant des informations sur le projet proposé et sur la manière de participer à la période d'engagement public. Le demandeur a également présenté son projet au PCLC le mardi 8 mars 2022.

Le tableau ci-dessous résume les commentaires de la PCLC et la manière dont ils ont été pris en compte dans le cadre du projet et de l'examen environnemental.

Enjeu	Mesures d'atténuation et conditions d'autorisation	Raison d'être
Impact potentiel de l'augmentation du trafic maritime ; problèmes de navigation maritime résultant de l'augmentation de la taille des navires et des transits en raison de l'augmentation de la capacité une fois le projet achevé ; et bruit potentiel des trains en manœuvre.	Aucune n'est requise.	Le trafic maritime ne devrait pas augmenter en conséquence directe du projet, mais il augmentera en raison de la demande future du marché. Même si la taille des navires devait augmenter, il n'y aurait pas de problèmes de navigation dans le chenal existant. Le demandeur a indiqué qu'il y aurait moins de manœuvres ferroviaires à effectuer en raison de la longueur des voies/emplacements ferroviaires prévus sur le site.

5 PUBLIC ENGAGEMENT

L'engagement du public s'est fait par le biais du Registre canadien d'évaluation d'impact et d'un processus d'engagement du public mené par le demandeur. Aucun commentaire n'a été reçu par l'intermédiaire du Registre canadien des études d'impact.

Le demandeur a mené des activités d'engagement public sur le projet proposé en février et mars 2022. L'Autorité portuaire a examiné le dossier de participation du public, y compris tous les commentaires reçus et la réponse du demandeur aux commentaires, afin de déterminer les exigences en matière d'atténuation et de prendre une décision sur le projet proposé.

5.1 Registre canadien des études d'impact

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

La période de consultation du Registre canadien d'évaluation d'impact s'est déroulée du 23 février au 24 mars 2022. Aucun commentaire n'a été reçu à l'issue de la période de consultation publique de 30 jours calendaires.

Le 1er avril 2022, Transports Canada a informé l'autorité portuaire qu'il prenait également une décision sur le projet en vertu de l'article 82 de la *Loi sur les études d'impact*, étant donné que le projet a reçu un financement dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux. En conséquence, un avis de participation publique PER n° 21-019

actualisé a été publié dans le Registre canadien des études d'impact, offrant une nouvelle possibilité de consultation publique de 30 jours civils entre le 28 avril et le 27 mai 2022. À l'issue de cette période, aucun commentaire n'a été reçu.

5.2 Résumé de l'engagement public mené par le demandeur

L'Autorité portuaire a demandé au demandeur de mener des activités d'engagement du public avec une période d'engagement du public de 25 jours ouvrables et d'organiser une session d'information du public en ligne. L'objectif de l'engagement public dans le cadre du projet et de l'examen environnemental est de solliciter l'avis du public sur le projet proposé, les études techniques achevées et les mesures d'atténuation proposées pendant la construction et l'exploitation.

Une description du projet et des travaux proposés, ainsi que tous les documents à l'appui, ont été publiés sur le site Internet de l'Autorité portuaire le 10 février 2022 afin que le public puisse les examiner et les commenter. Les détails de la séance d'information publique en ligne du demandeur ont été publiés sur le site Web de l'Autorité portuaire et des liens ont été fournis vers le site Web du demandeur pour plus d'informations.

Les activités de notification et d'engagement du public ont été menées par le demandeur du 23 février au 29 mars 2022 et comprenaient les éléments suivants :

- Envoi de 5 448 lettres de notification aux adresses situées dans un rayon de 700 m autour de la zone du projet d'ici le 22 février 2022
- Envoi d'une lettre d'information sur le projet le 22 février 2022 à six abonnés
- Publication de 2 annonces dans le Delta Optimist et le New Westminster Record le 24 février 2022
- Publication de 12 messages sur les médias sociaux tout au long de la période d'engagement du public
- Publication d'une page web du projet avec des informations sur la période d'engagement et les documents d'engagement
- Lancement d'une enquête en ligne ouverte pendant la période d'engagement du public
- Organisation d'une session d'information publique en ligne le 10 mars 2022

Le 22 février 2022, le demandeur a envoyé des lettres de notification à tous les résidents et à toutes les entreprises de la zone indiquée sur la carte ci-dessous. Ces lettres contenaient des informations sur le projet proposé et sur les prochaines séances d'information du public.

Zone de dépôt du courrier pour la notification au public



La période d'engagement public du demandeur s'est déroulée du 23 février au 29 mars 2022 et le public a pu faire part de ses commentaires par téléphone, par courrier et en ligne. Le demandeur a créé une page Web consacrée au projet proposé afin d'informer le public et d'accepter les commentaires en ligne (portvancouver.civilpace.io/fr/projects/annacis-auto-terminal-optimization-project).

La séance d'information publique en ligne s'est tenue le 10 mars 2022 à 18 h 00 à l'aide de Zoom. La séance d'information publique en ligne a fourni des informations sur la portée du projet, la conception, le plan de gestion du trafic pendant la construction, les impacts prévus de la construction et les mesures d'atténuation prévues. Un lien vers l'enquête sur le projet a également été fourni. Le demandeur a mis à disposition une équipe de projet pour répondre aux questions du public. L'équipe du projet, y compris le personnel de l'Autorité portuaire et de WWS, était présente, ainsi que des membres de l'équipe d'examen du projet et de l'environnement de l'Autorité portuaire.

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

- 18 personnes ont participé à la session d'information publique en ligne ;
- 14 commentaires ont été formulés et des questions ont été posées au cours de la session d'information ;
- 35 personnes ont répondu à l'enquête sur le projet ;
- 8 commentaires ont été reçus par courrier électronique de la part du public. Aucune lettre ni aucun appel téléphonique n'ont été reçus.
- l'autorité portuaire n'a reçu aucun commentaire par courrier électronique, lettre ou appel téléphonique de la part du public

Les commentaires du public portaient principalement sur les incidences des activités de la phase de construction, notamment le trafic de construction et l'accès au chantier, et sur les activités du terminal après la construction, notamment le bruit, le trafic routier hors terminal et le trafic ferroviaire hors terminal. Les communautés ont fait part de leur connaissance des incidences du bruit et du trafic sur la zone locale en raison des activités actuelles du terminal.

Le demandeur a fourni un rapport de synthèse et d'examen de l'engagement public daté du 27 juin 2022. Ce rapport contient un résumé détaillé du processus d'engagement du public, tous les commentaires reçus et les réponses officielles du demandeur aux commentaires du public, classés par thème. L'Autorité portuaire a examiné le document et l'a jugé acceptable. Le rapport a été publié en juillet 2022 sur la page Web de l'Autorité portuaire consacrée à l'examen du projet et de l'environnement, et en juin 2022 sur le site Web du demandeur.

Le tableau ci-dessous résume les questions soulevées par le public et la manière dont elles ont été prises en compte par l'Autorité portuaire dans le cadre du projet et de l'examen environnemental.

Enjeu	Mesures d'atténuation et conditions d'autorisation	Raison d'être
<p>Inquiétudes quant à l'impact du trafic de construction aux heures de pointe dans la zone locale et demande si des solutions alternatives seront mises en œuvre pour faciliter les déplacements sur le pont de Queensborough.</p>	<p>La condition n° 20 exige la présentation d'un plan de gestion du trafic et du stationnement pour la construction, à la satisfaction de l'autorité portuaire.</p>	<p>Le demandeur indique que le projet devrait générer un maximum de 10 à 15 véhicules de construction par heure pendant les heures de travail normales de l'autorité portuaire, du lundi au samedi, de 7 h à 20 h. Les consultants techniques du demandeur ont conclu que la route 91 et les routes locales dont l'utilisation est recommandée ont la capacité d'absorber l'augmentation du volume de trafic qui pourrait être causée par le projet.</p> <p>Les véhicules de construction sont acheminés vers et depuis le site du projet à partir de la route 91, le long d'itinéraires désignés pour les camions sur l'île d'Annacis.</p>
<p>Le projet de plan de gestion du trafic de construction prévoit l'accès au site par la route 91, en passant par Derwent Way, et précise qu'il n'y a actuellement pas d'intersection entre les deux routes.</p>	<p>Aucune n'est requise.</p>	<p>Le requérant a indiqué que le plan de gestion des étapes de la construction et de la circulation a été mis à jour pour préciser que seules les routes existantes seront utilisées pour accéder au site : le requérant ne construira pas de nouvelle intersection entre la route 91 et Derwent Way.</p>
<p>Les participants ont demandé à l'autorité portuaire de veiller à atténuer les effets du bruit, de la poussière et de l'éclairage du site pendant la construction.</p>	<p>La condition n° 26 impose au demandeur de signaler les plaintes de la communauté et d'y répondre.</p> <p>La condition n° 32 du permis exige que le demandeur respecte le plan de gestion environnementale de la construction (CEMP) qui a été soumis.</p>	<p>Le titulaire du permis doit informer l'Autorité portuaire dans les deux jours ouvrables de toute plainte reçue de la part de la communauté et des parties prenantes pendant la construction et indiquer comment le titulaire du permis a répondu à ces plaintes.</p> <p>Le demandeur a joint à sa demande un plan de gestion de l'environnement (CEMP) qui explique comment il entend atténuer les incidences potentielles. Ils seront tenus de réaliser leur projet conformément au présent document et à toute mise à jour ultérieure.</p>

<p>Certains participants ont suggéré que les opérations du terminal sont bruyantes et ont recommandé des mesures d'atténuation du bruit ou des mesures d'atténuation de la pollution sonore. que le terminal cesse ses activités.</p>	<p>Aucune n'est requise.</p>	<p>Le demandeur a indiqué que le projet ne modifiait pas la nature des activités. Il a également confirmé qu'au cours des cinq dernières années, il n'y a pas eu de plaintes concernant le bruit.</p>
---	------------------------------	---

Enjeu	Mesures d'atténuation et conditions d'autorisation	Raison d'être
Préoccupés par les mouvements de camions au sein de leurs communautés, ils ont recommandé que les marchandises transportées par route depuis le terminal respectent les itinéraires locaux des camions et évitent de voyager pendant les heures de pointe.	Aucune n'est requise.	Le requérant indique que, dans la région métropolitaine de Vancouver, l'acheminement des camions relève de la compétence des municipalités locales et que toute préoccupation concernant le trafic sur les routes locales doit être soulevée auprès de la municipalité concernée.
Inquiétudes quant à l'impact du projet sur le volume du trafic ferroviaire, en particulier dans le quartier de Queensborough, et recommandation que le projet atténue les effets du trafic ferroviaire hors terminal et du bruit, par exemple en réduisant la nécessité de siffler aux passages à niveau dans la communauté.	Aucune n'est requise.	La demande de permis confirme que le projet n'est pas susceptible de générer directement des trains supplémentaires sur le site du projet. Les préoccupations exprimées portent sur des questions opérationnelles qui ne relèvent pas du champ d'application de ce projet et, pour la plupart, de la compétence de l'Autorité portuaire. Le projet ne prévoit pas d'améliorations en dehors des terminaux. Les mouvements ferroviaires hors terminal sont déterminés par les chemins de fer.

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

L'Autorité portuaire a estimé que le projet proposé pouvait avoir des incidences sur les intérêts communautaires dans la zone environnante pendant la construction. Il s'agit notamment des impacts potentiels des activités de construction, tels que la congestion due au trafic de construction et le bruit de la construction du terminal.

En conséquence, le demandeur est tenu d'envoyer une notification de travaux aux résidents et entreprises adjacents dans la zone décrite sur la carte de la zone de notification précédente. La notification de construction sera distribuée par le demandeur avant le début des travaux. La notification de construction sera publiée sur les sites Internet de l'Autorité portuaire et du demandeur. Il s'agit de la condition n° 19 du permis.

6 CONSULTATION DES POPULATIONS AUTOCHTONES

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

Les meilleurs efforts ont été déployés pour consulter les groupes autochtones suivants :

- Première nation de Halalt
- Première nation de Katzie
- Première nation de Kwantlen
- Première nation Kwikwetlem
- Première nation de Lyackson
- Bande indienne de Musqueam
- Tribu de Penelakut

- Tribus Quw'utsun1
- Première nation de Semiahmoo
- S'ólh Temexw Stewardship Alliance (STSA), via People of the River Referral Office (PRRO)
- Première nation Stz'uminus
- Première nation Tsawwassen
- Nation Tsleil-Waututh
- Première nation Ts'uubaa-asatx2

Pour le projet proposé, l'Autorité portuaire a délégué au demandeur les aspects procéduraux de la consultation des populations autochtones. L'Autorité portuaire a simultanément mené des activités de consultation pour informer les groupes autochtones du processus de délégation et leur fournir des fonds de participation. Les activités de consultation suivantes ont été menées par l'Autorité portuaire et le demandeur :

- L'engagement du demandeur auprès des groupes indigènes intéressés avant le dépôt de la demande comprenait des réunions de présentation du projet et des réunions de suivi (virtuelles), la fourniture de documents relatifs au projet, notamment des lettres, des fiches d'information, des résumés de projet, des dessins de projet et toute mise à jour de ces documents au fur et à mesure de la poursuite de la phase d'engagement avant le dépôt de la demande, ainsi que l'octroi d'un financement de participation aux groupes indigènes
- Sur présentation d'une demande complète par le demandeur, l'Autorité portuaire a fourni un dossier de renvoi pour examen, comprenant une lettre relative à la délégation des aspects procéduraux de la consultation au demandeur, les aspects procéduraux délégués de la consultation - Guide pour les demandeurs et soit un résumé du financement de la participation, soit un accord de financement de la participation.
- À la suite du dossier de saisine de l'autorité portuaire, le demandeur a fourni aux groupes indigènes des dossiers de saisine comprenant la confirmation de la délégation des aspects procéduraux de la consultation, un lien vers les documents pertinents du projet à examiner, un projet d'évaluation archéologique, les procédures de déversement et d'urgence de l'opérateur WWS et la date de réponse aux commentaires.
- Le demandeur a organisé des réunions (virtuelles) avec des groupes autochtones à leur demande.
- Le demandeur a fourni des mises à jour régulières du projet par courrier électronique
- Le demandeur a organisé une visite du site à la demande d'un groupe autochtone
- Le demandeur a fourni des tableaux de réponses aux groupes autochtones qui ont formulé des commentaires sur le projet.
- L'autorité portuaire a procédé à des vérifications sur le projet avec des groupes indigènes qui ont des séances mensuelles permanentes de PER.

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

Enjeu	Mesures d'atténuation et conditions d'autorisation	Raison d'être
Impacts du développement sur les ressources archéologiques	<p>La condition d'autorisation suivante est recommandée pour répondre à cette préoccupation :</p> <p>Le titulaire du permis doit réaliser le projet conformément à la procédure de découverte archéologique fortuite de l'Autorité portuaire, ou à une procédure de découverte archéologique fortuite similaire acceptée par écrit par l'Autorité portuaire au moins cinq jours ouvrables avant les activités d'inauguration, et à toute mise à jour ultérieure effectuée à la satisfaction de l'Autorité portuaire.</p>	<p>Une évaluation archéologique générale (AOA) a été réalisée dans le cadre des travaux du projet. La majeure partie du projet est située sur un terrain artificiel constitué de remblais importés.</p> <p>Il existe une zone de potentiel archéologique près de la gare de triage Side 2. Les études géotechniques ont confirmé que la profondeur des remblais dans cette zone se situe entre 3,1 et 4 mètres sous la surface. Selon l'étude la plus récente, les</p>

¹Anciennement dénommé Tribus Cowichan

²Anciennement appelée Première nation de Lake Cowichan

Enjeu	Mesures d'atténuation et conditions d'autorisation	Raison d'être
		Selon la conception des rails, les profondeurs d'excavation pour la cour de triage du côté 2 seront d'environ 0,45 m. L'archéologue du projet a confirmé que le site présentait un faible potentiel de ressources archéologiques.
Gestion des eaux pluviales pendant la construction et l'exploitation	<p>Les conditions d'autorisation suivantes sont recommandées pour répondre à cette préoccupation :</p> <p>Le titulaire du permis doit réaliser le projet conformément au plan de gestion environnementale de la construction fourni par le titulaire du permis et à toute mise à jour ultérieure effectuée à la satisfaction de l'Autorité portuaire.</p> <p>Sans limiter la généralité de la condition de permis n° 2, le titulaire du permis ne doit pas, directement ou indirectement :</p> <p>(a) déposer ou permettre le dépôt d'une substance nocive de quelque type que ce soit dans des eaux fréquentées par des poissons d'une manière contraire à l'article 36(3) de la Loi sur les pêches ; ou</p> <p>(b) porter atteinte aux poissons ou à leur habitat d'une manière contraire à l'article 35(1) de la Loi sur les pêches.</p>	Un projet de CEMP a été fourni avec cette demande. Ce projet de CEMP est en cours de mise à jour pour les travaux, équipements et matériaux spécifiques requis par le projet. Cela comprendra l'élaboration d'un plan de prévention de la pollution des eaux pluviales par un professionnel qualifié de l'environnement, qui inclura un plan de gestion des eaux pluviales. Le CEMP finalisé sera fourni à tous les groupes autochtones qui en ont demandé une copie, dès qu'il sera disponible.
Impacts sur les poissons et leur habitat	<p>Les conditions d'autorisation suivantes sont recommandées pour répondre à cette préoccupation :</p> <p>Le titulaire du permis, ou son contractant, engage un professionnel de l'environnement qualifié pour surveiller le projet afin de s'assurer que les travaux sont réalisés conformément au présent permis.</p> <p>Des activités de surveillance sont organisées conformément aux exigences du contrôleur environnemental, du plan de gestion environnementale de la construction ou de l'autorité portuaire.</p> <p>Sans limiter la généralité de la condition de permis n° 2, le titulaire du permis ne doit pas, directement ou indirectement :</p> <p>(a) déposer ou permettre le dépôt d'une substance nocive de quelque type que ce soit dans des eaux fréquentées par des poissons d'une manière contraire à l'article 36(3) de la Loi sur les pêches ; ou</p> <p>(b) porter atteinte aux poissons ou à leur habitat d'une manière contraire à l'article 35(1) de la Loi sur les pêches.</p>	<p>Les travaux proposés dans le cadre du projet sont terminaux et ne devraient pas avoir d'impact sur l'habitat du poisson ou la végétation. Il n'y a pas de travaux proposés dans l'eau et les activités physiques les plus proches se dérouleront à environ 40 mètres du fleuve Fraser.</p> <p>Un projet de CEMP a été fourni avec cette demande. Ce projet de CEMP est en train d'être mis à jour en fonction des travaux, des équipements et des matériaux spécifiques requis par le projet. Cela comprendra l'élaboration d'un plan de prévention de la pollution des eaux pluviales par un professionnel qualifié de l'environnement, qui inclura un plan de gestion des eaux pluviales. Le CEMP finalisé sera fourni à tous les groupes autochtones qui en ont demandé une copie, dès qu'il sera disponible.</p>

	<p>Sans limiter la généralité de la condition n° 2 du permis, le titulaire du permis ne doit pas rejeter d'eau contenant des niveaux détectables de chlore dans des eaux poissonneuses.</p>	
--	---	--

Enjeu	Mesures d'atténuation et conditions d'autorisation	Raison d'être
	Sans limiter la généralité de la condition n° 2 du permis, le titulaire du permis ne doit pas rejeter d'eau chlorée, d'écaillés de peinture, de produits de nettoyage, de revêtements ou d'autres matières potentiellement nocives dans l'environnement aquatique. L'objectif est de confiner à 100 % toute la peinture enlevée et d'autres résidus.	

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

7 EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT REVIEW

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

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

7.1 Portée de l'examen environnemental

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

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

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

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

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

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

Composante environnementale	Effets indésirables potentiels ?		Aperçu des effets négatifs potentiels, des mesures d'atténuation et des effets négatifs résiduels	Effets négatifs résiduels significatifs ?	
	Oui	Non		Oui	Non
Qualité de l'air	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les activités de construction peuvent avoir des effets néfastes sur la qualité de l'air en raison du fonctionnement des équipements et des mouvements du sol (c'est-à-dire la poussière). Les meilleures pratiques de gestion visant à réduire le risque d'effets néfastes sur la qualité de l'air pendant la construction seront mises en œuvre comme indiqué dans le plan de gestion de l'environnement. Il s'agit notamment de réduire la marche au ralenti, de couvrir les piles de stockage et les zones de travail sujettes à l'érosion éolienne, d'optimiser les chargements de camions et d'utiliser des couvertures anti-poussière appropriées pendant le transport des sols.</p> <p>Le projet proposé consoliderait le RAT et l'AAT dans le terminal existant de l'île d'Annacis, ce qui entraînerait un transfert d'émissions. Les émissions devraient augmenter principalement en raison de la distance supplémentaire et du nombre de navires transférés vers le terminal. Ce transfert de navires et de volume augmentera le débit de l'installation. Cependant, avec la mise en œuvre des meilleures technologies disponibles, telles que :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Augmenter le nombre de voitures électriques entretenues par l'installation • Utilisation du chauffage électrique pour les bâtiments <p>Les effets négatifs résiduels sur la qualité de l'air devraient être localisés et non significatifs.</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Eclairage	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet est entièrement situé dans une zone industrielle fonctionnant 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. Par conséquent, les sources lumineuses liées au projet ne sont pas susceptibles d'avoir des incidences sur les communautés adjacentes.</p> <p>Les meilleures pratiques de gestion visant à réduire le risque d'effets néfastes pendant la construction seront mises en œuvre comme indiqué dans le plan de gestion de l'environnement. Il s'agit notamment de minimiser les déversements de lumière en orientant les projecteurs vers le bas et aussi près que possible des zones de travail.</p> <p>Un nouveau bâtiment de traitement comprendra un éclairage permanent dans le cadre du projet. L'éclairage extérieur autour du bâtiment sera assuré par des luminaires à LED. Le système de contrôle de l'éclairage sera un panneau de relais autonome à basse tension avec</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

			<p>une horloge et une cellule photoélectrique pour l'éclairage extérieur.</p> <p>Avec les mesures d'atténuation susmentionnées, les effets négatifs résiduels de l'éclairage ne devraient pas être significatifs.</p>		
--	--	--	---	--	--

Composante environnementale	Effets indésirables potentiels ?		Aperçu des effets négatifs potentiels, des mesures d'atténuation et des effets négatifs résiduels	Résidu significatif Effets indésirables ?	
	Oui	Non		Oui	Non
Bruit	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le risque d'effets sonores négatifs pendant les activités de construction et d'exploitation est limité. L'environnement sonore dans la zone résidentielle la plus proche (à environ 230 mètres au nord du projet) est actuellement dominé par la présence d'activités portuaires et industrielles adjacentes dans la zone, et le projet ne devrait pas modifier cette situation.</p> <p>Aucune étude formelle sur le bruit n'a été soumise. Toutefois, les meilleures pratiques de gestion visant à réduire le risque d'effets néfastes pendant la construction seront mises en œuvre comme indiqué dans le plan de gestion de l'environnement (CEMP). Les travaux de construction se dérouleront pendant les heures normales de travail de l'autorité portuaire : 7h00 à 20h00, à l'exclusion des dimanches et des jours fériés. En outre, une notification de construction sera envoyée à la communauté environnante avant le début des activités de construction, conformément aux lignes directrices de l'Autorité portuaire en matière d'engagement du public.</p> <p>Dans l'ensemble, le bruit de la construction ne devrait avoir que des effets négatifs minimes en raison de l'emplacement du projet à l'intérieur et à proximité des activités portuaires et industrielles actuelles dans la région.</p> <p>Si des mesures d'atténuation sont mises en place, les effets négatifs résiduels du bruit ne devraient pas être significatifs.</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Sols	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les activités de construction peuvent avoir des effets négatifs sur la qualité du sol. Le projet est entièrement situé dans une zone industrielle qui a déjà fait l'objet de perturbations et de remblais historiques.</p> <p>Des mesures d'atténuation visant à réduire le risque d'effets négatifs seront mises en œuvre comme indiqué dans le CEMP, y compris le confinement, la manipulation et l'élimination appropriés des sols potentiellement contaminés et la mise en œuvre d'un plan de prévention et d'intervention en cas de déversement avant les travaux du projet.</p> <p>Avec la mise en place de mesures d'atténuation, les effets négatifs résiduels sur les sols ne devraient pas être significatifs.</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Composante environnementale	Effets indésirables potentiels ?		Aperçu des effets négatifs potentiels, des mesures d'atténuation et des effets négatifs résiduels	Résidu significatif Effets indésirables ?	
	Oui	Non		Oui	Non
Sédiments	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet a un potentiel limité d'effets négatifs sur la qualité des sédiments dans les masses d'eau avoisinantes (c'est-à-dire le fleuve Fraser).</p> <p>Les excavations liées au projet seront confinées comme indiqué dans le CEMP et ne sont pas proposées à proximité des masses d'eau (à environ 40 mètres du fleuve Fraser). D'autres mesures d'atténuation comprennent l'installation de clôtures anti-érosion, la surveillance visuelle de la turbidité, l'assurance que les eaux de surface quittant la zone de construction respectent les normes décrites dans le CEMP et la mise en œuvre d'un plan de prévention et d'intervention en cas de déversement spécifique au site.</p> <p>Avec la mise en place de mesures d'atténuation, les effets négatifs résiduels sur les sédiments ne devraient pas être significatifs.</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Eaux souterraines	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les déversements pendant les travaux de construction peuvent avoir des effets néfastes sur les eaux souterraines.</p> <p>Les mesures d'atténuation décrites dans le CEMP seront mises en œuvre pendant la construction afin de réduire les effets négatifs sur les eaux souterraines. Un plan de prévention des déversements, de confinement et de nettoyage sera mis en œuvre avant le début des travaux de construction.</p> <p>Avec la mise en place de mesures d'atténuation, les effets négatifs résiduels sur la qualité des eaux souterraines ne devraient pas être significatifs.</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Composante environnementale	Effets indésirables potentiels ?		Aperçu des effets négatifs potentiels, des mesures d'atténuation et des effets négatifs résiduels	Résidu significatif Effets indésirables ?	
	Oui	Non		Oui	Non
Eaux de surface et masses d'eau	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le risque d'effets négatifs sur la qualité des eaux de surface résultant des activités de construction est limité.</p> <p>Des mesures d'atténuation visant à réduire le risque d'effets négatifs seront mises en œuvre comme indiqué dans le plan de gestion de l'environnement (CEMP). Les mesures comprennent l'installation de mesures de protection contre l'érosion et les sédiments, le cas échéant, afin d'empêcher la dispersion des limons et des fines dans les infrastructures d'eaux pluviales qui se déversent dans le fleuve Fraser.</p> <p>D'autres mesures d'atténuation comprennent l'amélioration des eaux pluviales, comme indiqué dans les plans du site. Les améliorations consisteront à déplacer un puisard du côté du rail 1 pour permettre l'installation des voies, à retirer les conduites d'eaux pluviales inutilisées qui passent sous les voies du côté du rail 2, à installer une nouvelle conduite d'eaux pluviales du côté du rail 2 pour relier les puisards restants, et à installer trois nouveaux puisards dans le bâtiment de traitement. En outre, la conception du bâtiment de traitement inclura des surfaces imperméables, les drains de sol à l'intérieur du bâtiment comprendront des séparateurs d'huile et d'eau, et les descentes de toit se connecteront directement au système pluvial au lieu de s'écouler sur le sol et jusqu'au bassin d'égouttage le plus proche. Les infrastructures de drainage des eaux pluviales, nouvelles et existantes, seront suffisantes pour capter et gérer les eaux de ruissellement du terminal pendant son fonctionnement.</p> <p>Le projet augmentera les surfaces imperméables d'environ 200 mètres carrés.</p> <p>Avec la mise en place de mesures d'atténuation, les effets négatifs résiduels sur la qualité des eaux de surface ne devraient pas être significatifs.</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Composante environnementale	Effets indésirables potentiels ?		Aperçu des effets négatifs potentiels, des mesures d'atténuation et des effets négatifs résiduels	Résidu significatif Effets indésirables ?	
	Oui	Non		Oui	Non
<p>Espèces/habitats à statut particulier</p> <p>Évalué en vertu de l'article 79 de la <i>loi sur les espèces en péril</i>, le cas échéant</p>	■	<input type="checkbox"/>	<p>Les activités de construction et d'exploitation peuvent avoir des effets néfastes sur les espèces à statut particulier. Le projet est entièrement situé dans une zone industrielle avec une végétation minimale et des valeurs d'habitat faibles. Cependant, le projet est situé dans une zone proposée comme habitat critique pour l'effraie des clochers, une espèce inscrite sur la liste fédérale. Des habitats de nidification et de repos pour l'effraie des clochers et l'hirondelle rustique peuvent être présents dans les structures anthropogéniques du site. L'habitat de recherche de nourriture de l'effraie des clochers ne devrait pas être affecté par le projet.</p> <p>D'autres oiseaux inscrits sur la liste fédérale et dont l'aire de répartition pourrait se chevaucher avec le site du projet sont le grand héron et l'engoulevent d'Amérique.</p> <p>Dans le cadre du projet, des études seront menées avant le début des activités de construction susceptibles de perturber les oiseaux et leurs nids. Des mesures d'atténuation supplémentaires visant à réduire le risque d'effets négatifs (c'est-à-dire nuire, harceler, tuer une espèce ou détruire un habitat essentiel) seront mises en œuvre comme indiqué dans le plan de gestion de l'environnement pour la construction. Ces mesures consistent notamment à éviter de défricher la végétation pendant la période de nidification des oiseaux, à stocker les ordures et les déchets dans des conteneurs à l'épreuve des animaux sauvages, à minimiser les perturbations dans les communautés végétales établies et à procéder à des inspections régulières de surveillance de l'environnement.</p> <p>Avec la mise en place de mesures d'atténuation, les espèces/habitats à statut particulier ne devraient pas être affectés par le projet.</p>	<input type="checkbox"/>	■

<p>Ressources terrestres (par exemple, la végétation, la faune, etc.)</p>	<p>■</p>	<p>□</p>	<p>Le risque d'effets négatifs sur les ressources terrestres est limité pendant les activités de construction et d'exploitation. Le projet est situé dans une zone industrielle avec une végétation minimale, des valeurs d'habitat faibles et un niveau élevé d'activité humaine.</p> <p>Un chêne japonais et environ 200 mètres carrés de pelouse seront déboisés pour la construction du nouveau bâtiment de traitement. L'utilisation potentielle par les espèces sauvages est considérée comme temporaire et transitoire par nature.</p> <p>Les mesures d'atténuation visant à réduire le risque d'effets négatifs seront mises en œuvre comme indiqué dans le plan de gestion de l'environnement et de la sécurité (CEMP). Il s'agit notamment de mener des enquêtes sur les nids avant les activités susceptibles d'affecter les oiseaux et/ou leurs nids actifs et leurs œufs, et d'éviter l'enlèvement d'arbres pendant la saison de reproduction générale des oiseaux dans la zone du projet.</p> <p>Avec la mise en place de mesures d'atténuation, les effets négatifs résiduels sur les ressources terrestres ne devraient pas être significatifs.</p>	<p>□</p>	<p>■</p>
--	----------	----------	---	----------	----------

Composante environnementale	Effets indésirables potentiels ?		Aperçu des effets négatifs potentiels, des mesures d'atténuation et des effets négatifs résiduels	Résidu significatif Effets indésirables ?	
	Oui	Non		Oui	Non
Zones humides	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet est situé sur un site industriel dépourvu de zones humides.</p> <p>Le projet ne devrait pas avoir d'incidence sur l'habitat des zones humides.</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Ressources aquatiques (plantes aquatiques, poissons et habitats des poissons, oiseaux d'eau, mammifères marins, etc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les activités liées au projet sont susceptibles de perturber les espèces aquatiques et l'habitat du poisson en raison de la turbidité induite et d'autres modifications de la qualité de l'eau, ainsi que de déversements accidentels. Le fleuve Fraser, un plan d'eau poissonneux, borde les frontières sud et nord de la zone du projet.</p> <p>Des mesures d'atténuation visant à réduire les risques d'effets négatifs seront mises en œuvre comme indiqué dans le plan de gestion des risques environnementaux. Ces mesures sont les suivantes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Exiger la présence d'un contrôleur environnemental sur place pour toutes les activités sensibles du point de vue de l'environnement • Mise en place de mesures de contrôle de l'érosion et des sédiments afin d'éviter la dispersion des limons et des fines dans les milieux aquatiques • Stabilisation des zones perturbées et des sols exposés dès que possible après la construction <p>Pendant l'exploitation, les systèmes de collecte et de traitement des eaux pluviales gèreront les eaux pluviales du site.</p> <p>Avec la mise en place de mesures d'atténuation, les effets négatifs résiduels sur les ressources aquatiques ne devraient pas être significatifs.</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Santé et conditions socio-économiques	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Compte tenu de la faible ampleur des effets résiduels sur la qualité de l'air, du bruit et de l'eau, le projet ne devrait pas avoir d'effets négatifs sur la santé ou les conditions socio-économiques des populations, y compris des groupes autochtones.</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Ressources archéologiques, physiques et culturelles	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet est situé dans une zone de remblais et de perturbations historiques. Une évaluation archéologique globale (AOA) réalisée pour le projet a déterminé que le risque d'impact sur les ressources archéologiques ou historiques protégées est très faible. On ne prévoit pas d'effets négatifs sur les ressources archéologiques, physiques et culturelles.</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Composante environnementale	Effets indésirables potentiels ?		Aperçu des effets négatifs potentiels, des mesures d'atténuation et des effets négatifs résiduels	Résidu significatif Effets indésirables ?	
	Oui	Non		Oui	Non
Accidents et dysfonctionnements Évaluée conformément à la <i>loi maritime du Canada</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les fuites ou les déversements accidentels d'équipements peuvent avoir des effets néfastes sur les eaux de surface. Des mesures d'atténuation seront mises en œuvre pour réduire les effets négatifs potentiels et les effets liés au projet en cas d'accident, y compris un plan d'urgence approprié pour la prévention, le confinement et le nettoyage des déversements d'hydrocarbures et d'autres substances nocives. Si des mesures d'atténuation sont mises en place, l'effet d'un accident ou d'un dysfonctionnement sur l'environnement ne devrait pas être significatif.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

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

- Qualité de l'air
- Bruit
- Sol
- Sédiments
- Eaux souterraines
- Eaux de surface et masses d'eau
- Espèces ou habitats à statut particulier
- Ressources terrestres
- Ressources aquatiques
- Accidents et dysfonctionnements

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

- Faible ampleur, car les effets résiduels ne devraient avoir qu'une incidence minimale ou nulle sur les conditions de base.
- étendue géographique locale, car les effets résiduels seront limités au site du projet et à ses environs immédiats
- Durée à long terme, car le projet sera exploité pendant des décennies et aura des effets opérationnels permanents (par exemple, sur la qualité de l'air au niveau local).
- Fréquence continue (quotidienne à hebdomadaire) pendant la construction, mais intermittente pendant l'exploitation, car le projet dépendrait des expéditions outre-mer (c'est-à-dire de l'offre et de la demande d'automobiles).
- Réversible et temporaire car les effets négatifs résiduels du projet cesseraient une fois la construction du projet achevée et la mise en œuvre de la meilleure technologie disponible pendant l'exploitation.

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

8 CONCLUSION

Le personnel recommande que cette demande soit approuvée sous réserve du respect des conditions relatives au projet et à l'environnement énumérées dans le permis de projet **PER n° 21-019**.

COPY

COPI


ANNEXE A
Plan de situation

PER #21-019

Emplacement du

-  Localisation du projet
-  projet

Autorité portuaire de Vancouver-Fraser : Ce dessin a été examiné par l'Autorité portuaire Vancouver-Fraser dans le seul but de permettre à l'APVF de délivrer un permis de projet. Ce permis ne constitue en aucun cas une ou d'approbation.

0 250 500 1,000 Mètres 



PORT of vancouver
Vancouver Fraser Port Authority
Date d'entrée en

ANNEXE B
Liste des sources d'information

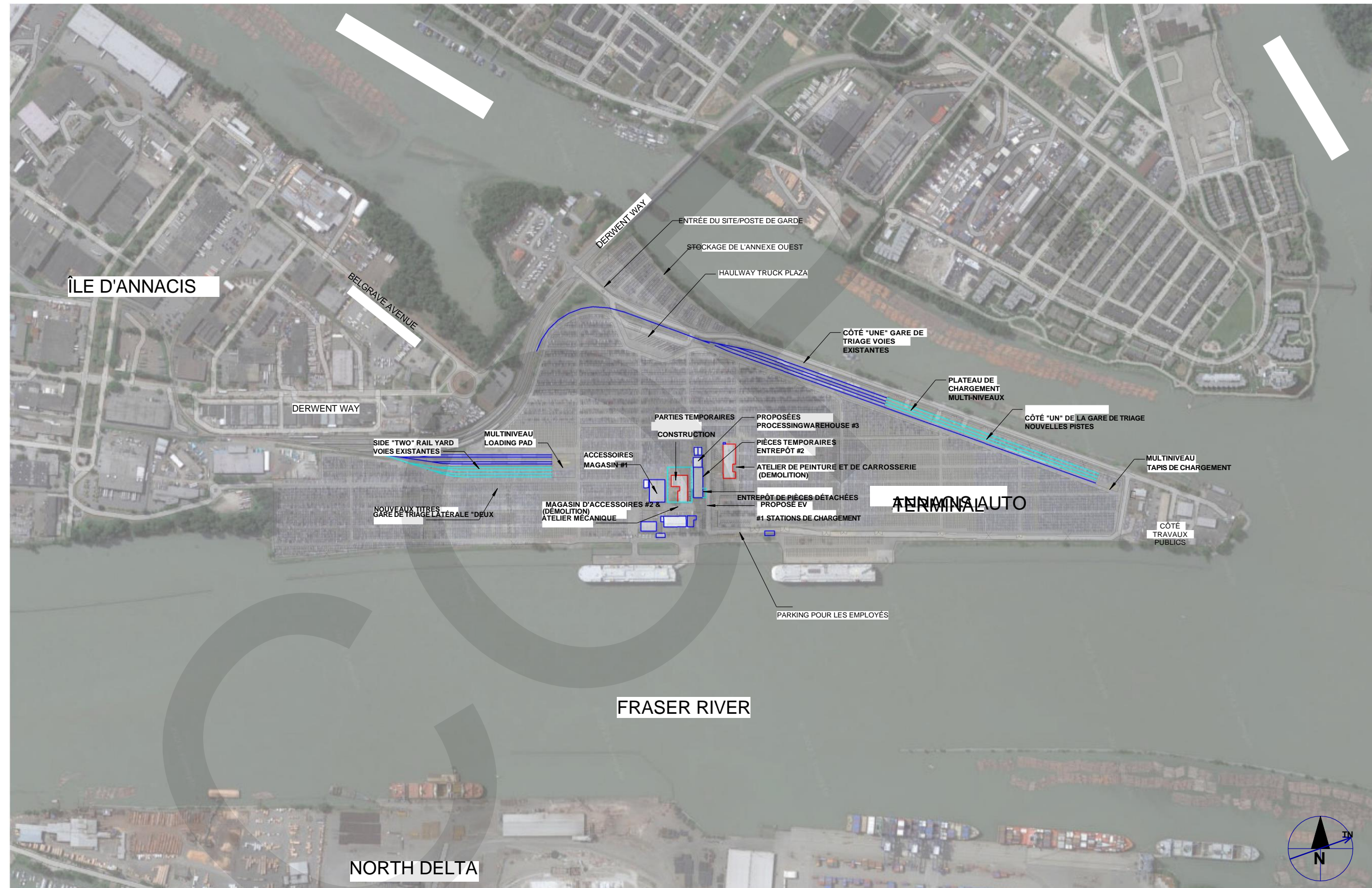
L'Autorité portuaire s'est appuyée sur les sources d'information suivantes pour l'examen du projet et de son environnement :

- Formulaire de demande et matériel soumis par le demandeur entre le 26 janvier 2022 et le 19 août 2022
- Correspondance du projet du 26 janvier 2022 au 23 août 2022
- Tous les plans et dessins étiquetés PER No.21-019 A à I

COPY

PROJET D'OPTIMISATION DU TERMINAL AUTOMOBILE D'ANNACIS

VANCOUVER FRASER PORT AUTHORITY (VFPA)
WALLENIUS WILHELMSSEN VEHICLE SERVICES (WWS)



NOTE: These electronic files are intended for your use and information only and are not intended as official documents issued by AECOM. The recipient user bears the responsibility to check these files against the corresponding signed and sealed drawings and specifications. Because data transferred by computer disks or email can be altered, either intentionally or unintentionally, by transcription, machine error, environmental factors, or by the operator, it is agreed that the recipient shall indemnify, defend, hold harmless, AECOM and its employees from and against any and all claims, liabilities, damages, costs and expenses, including reasonable attorneys' fees, arising out of changes or modifications to the data in the electronic media form. Once transmitted, AECOM has no control over the use or application of these files, and assumes no responsibility for their accuracy or completeness, or any changes made to them, or for subsequent use on other projects.

LÉGENDE

- EXISTANT
- DÉMOLITION
- NOUVELLE CONSTRUCTION/EXPANSION

CE DESSIN SERA IMPRIMÉ EN COULEUR

1 PLAN DU SITE

G-000 REF : A-105 ÉCHELLE : 1 : 5000

5/10/2022 11:45:51 AM BIM_360/BBP-AMER (CAN) 60661425-Projet d'optimisation du terminal automobile d'Annacis (60661425-ANNACIS AUTO

Non.	Date	REVISION	Drn	ST	Chd
A	2021-10-27	SOUSSION FINALE ÉMISE POUR LE PDR	NM	ST	

PRÉLIMINAIRE
NE PAS UTILISER POUR LA CONSTRUCTION

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.

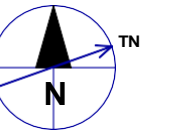
CONSULTANT PRINCIPAL

CONCEPTION PAR	ST
DESSINÉ PAR	NM
APPROUVÉ	TH
DATE	2021-10-27
ECHELLE	Comme
SITE PM/V	365-039

ANNACIS AUTO TERMINAL
PLAN DU SITE

365-039- G-000

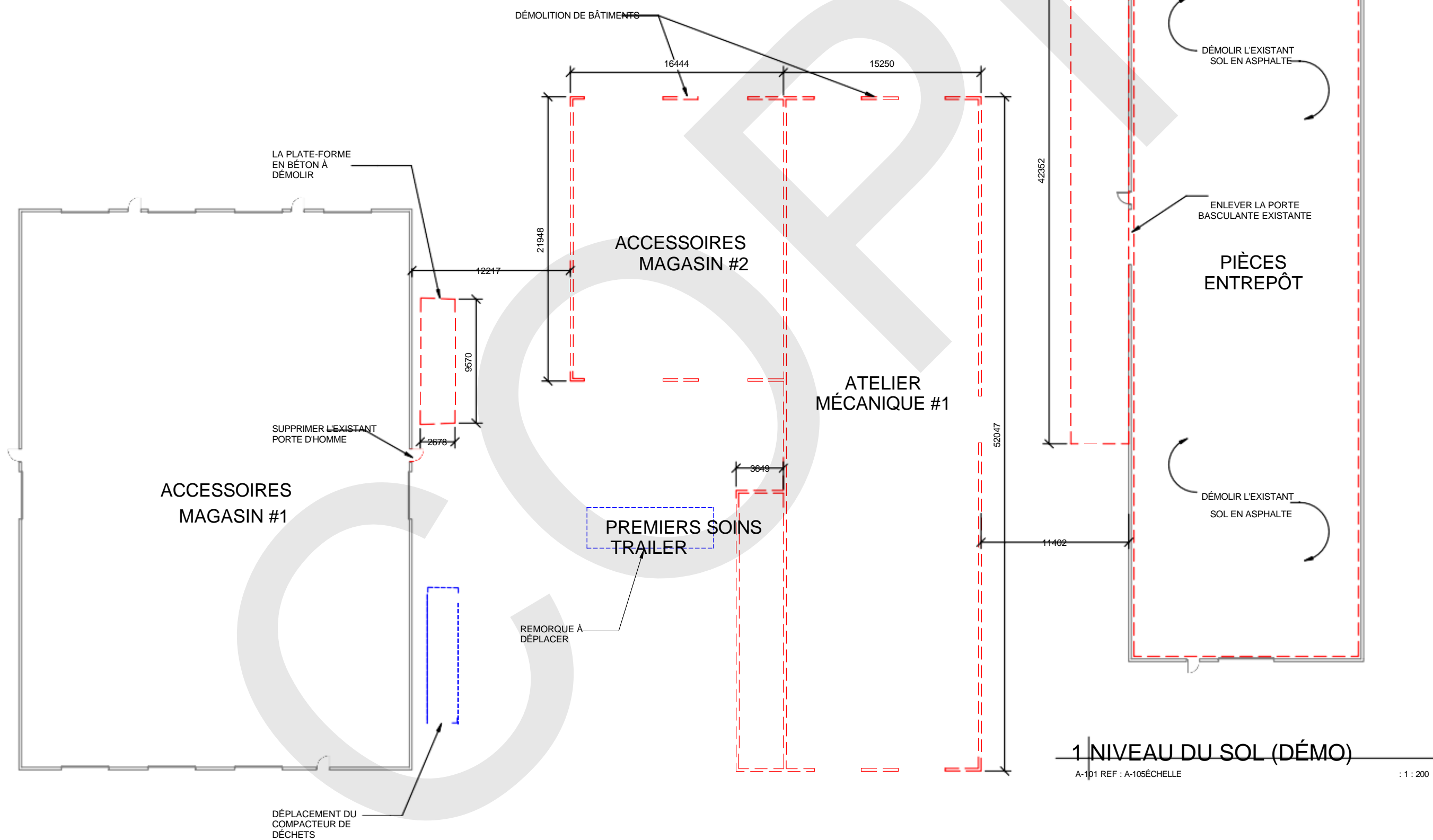
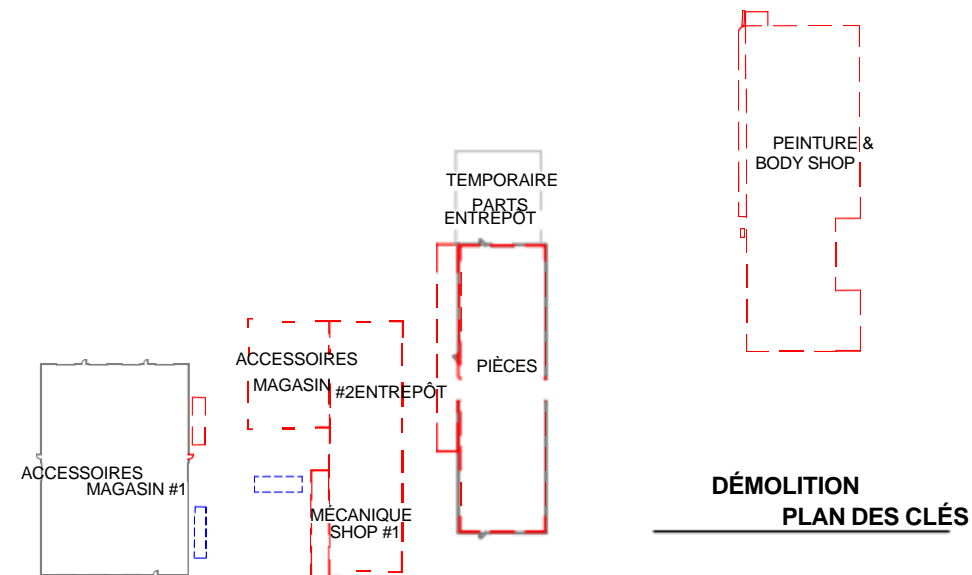
FICHE REV.



LÉGENDE

- EXISTANT
- SUPPRIMÉ TEMPORAIREMENT
- DÉMOLITION
- NOUVELLE CONSTRUCTION

CE DESSIN SERA IMPRIMÉ EN COULEUR



1 NIVEAU DU SOL (DÉMO)
A-101 REF : A-105 ÉCHELLE : 1 : 200

11/11/2021 9:43:28 AM BIM 360/IBP-AMER (CAN) 60661425-Projet d'optimisation du terminal automobile d'Anacis(60661425-ANNACIS AUTO

CE DESSIN A ÉTÉ PRÉPARÉ À L'USAGE DU CLIENT D'AEOM ET NE PEUT ÊTRE UTILISÉ, REPRODUIT OU UTILISÉ PAR DES T.I.E.S. SAUF ACCORD ÉCRIT ENTRE AEOM ET SON CLIENT. SI LA LOI L'EXIGE OU SI LE DESSIN EST DESTINÉ À ÊTRE UTILISÉ PAR DES AGENCES GOUVERNEMENTALES DE RÉVISION, AEOM N'ACCEPTÉ AUCUNE RESPONSABILITÉ, ET NIE TOUTE RESPONSABILITÉ QUELLE QU'ELLE SOIT, À L'ÉGARD DE TOUTE PARTIE QUI MODIFIERAIT CE DESSIN SANS L'ACCORD ÉCRIT EXPRES D'AEOM. NE PAS METTRE CE DOCUMENT À L'ÉCHELLE. TOUTES LES MESURES DOIVENT ÊTRE OBTENUES À PARTIR DES

Non.	Date	REVISION	Drn	Chd
C	2021-10-27	SOUSSION FINALE ÉMISE POUR LE PDR	NM	ST
B	2021-09-21	PROJET DE SOUMSSION FINALE PUBLIÉ POUR EXAMEN	JB	ST
A	2021-09-07	ÉMIS POUR EXAMEN PAR LE CLIENT	JB	ST

PRÉLIMINAIRE
NE PAS UTILISER POUR LA CONSTRUCTION

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.

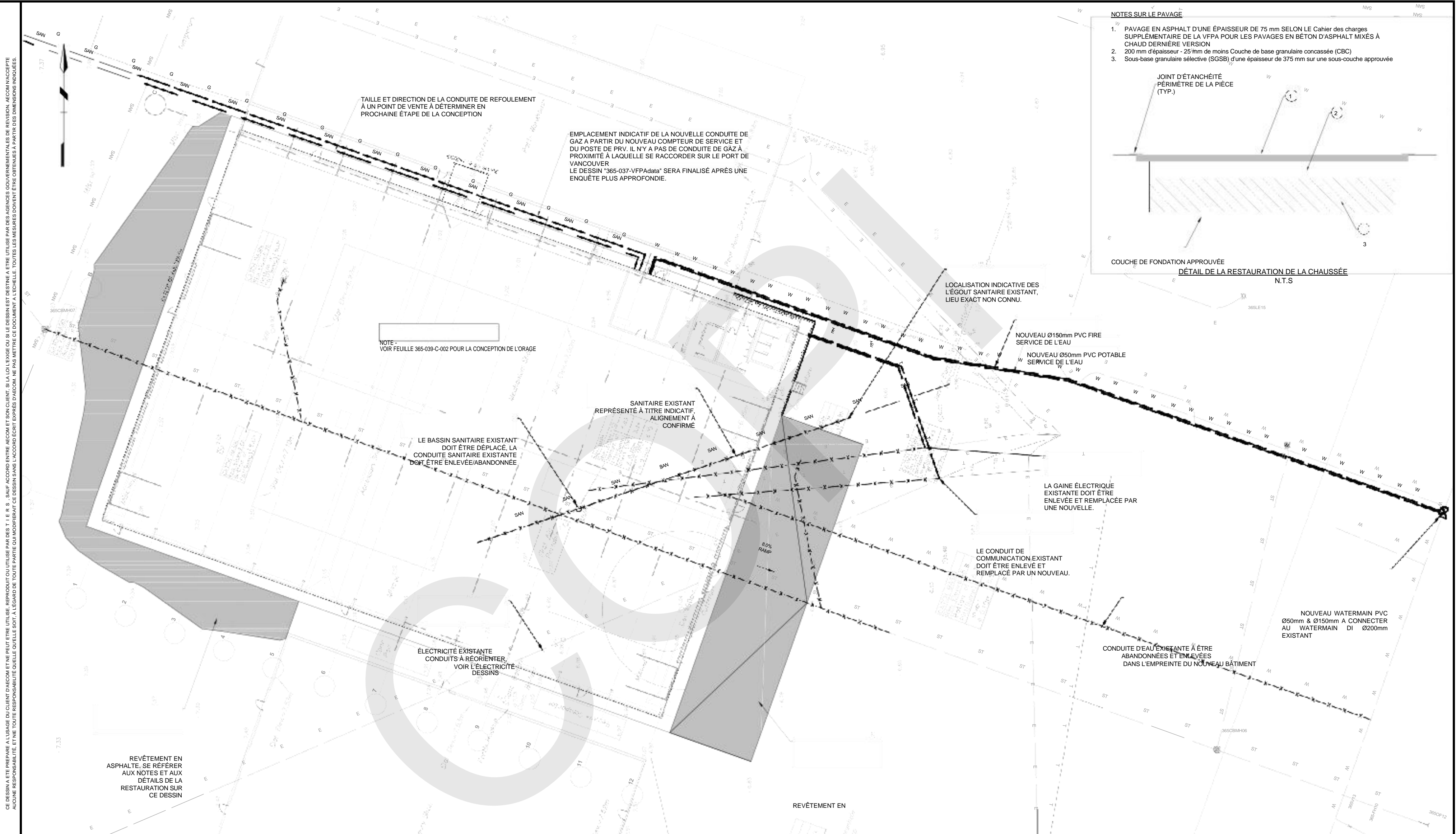
CONSULTANT PRINCIPAL

CONCEPTION PAR	ST
DESSINÉ PAR	NM
APPROUVÉ	TH
DATE	2021-10-27
ÉCHELLE	Comme
SITE PMV	365-039

ANNACIS AUTO TERMINAL
PLAN D'ÉTAGE (DÉMO)

365-039- A-101

09/09/2021 9:56:30 AM C:\Users\jwittchardm\OneDrive\AECOM\BP-AMER (CAN) 60661425-Projet d'optimisation du terminal automatique d'Anacis\Projet Files\900 BIM CAD GIS\915 Civil\6061425-ANNACIS AUTO TERMINAL C-



NOTES SUR LE PAVÉ

- PAVAGE EN ASPHALT D'UNE ÉPAISSEUR DE 75 mm SELON LE Cahier des charges SUPPLÉMENTAIRE DE LA VFPA POUR LES PAVAGES EN BÉTON D'ASPALT MIXÉS À CHAUD DERNIÈRE VERSION
- 200 mm d'épaisseur - 25 mm de moins Couche de base granulaire concassée (CBC)
- Sous-base granulaire sélective (SGSB) d'une épaisseur de 375 mm sur une sous-couche approuvée

JOINT D'ÉTANCHÉITÉ PÉRIMÈTRE DE LA PIÈCE (TYP.)

COUCHE DE FONDATION APPROUVÉE

DÉTAIL DE LA RESTAURATION DE LA CHAUSSEE
N.T.S

Non.	Date	REVISION	Drn	Chd
D	2022-01-13	LA SOUMISSION FINALE RÉVISÉE EST PUBLIÉE POUR LE PDR	MW	KE
C	2021-10-27	SOUMISSION FINALE ÉMISE POUR LE PDR	AD	KE
B	2021-09-21	PROJET DE SOUMISSION FINALE SOUMIS À L'EXAMEN DU CLIENT	AD	KE
A	2021-09-07	ÉMIS POUR EXAMEN PAR LE CLIENT	AD	KE

PRÉLIMINAIRE

NE PAS UTILISER POUR LA CONSTRUCTION

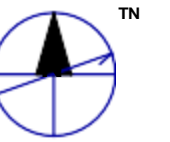
LÉGENDE -

— SAN —	SANITAIRE EXISTANT
— ST —	EXISTANT STORM
— T —	TÉLÉPHONE EXISTANT
— W —	EAU EXISTANTE
— E —	ÉLECTRICITÉ EXISTANTE

CONSULTANT PRINCIPAL

VANCOUVER FRASER PORT AUTHORITY
This drawing has been reviewed by the Vancouver Fraser Port Authority solely for the

CONCEPTION PAR	KE
DESSINÉ PAR	AD
APPROUVÉE	TH
DATE	2021-10-27
ECHELLE 1	:200
SITE PMV	365-039
TAILLE	D
DWG.	
ANNACIS AUTO TERMINAL SERVICE PLAN	
365-039- C-001	
FICHE	1
REV.	D



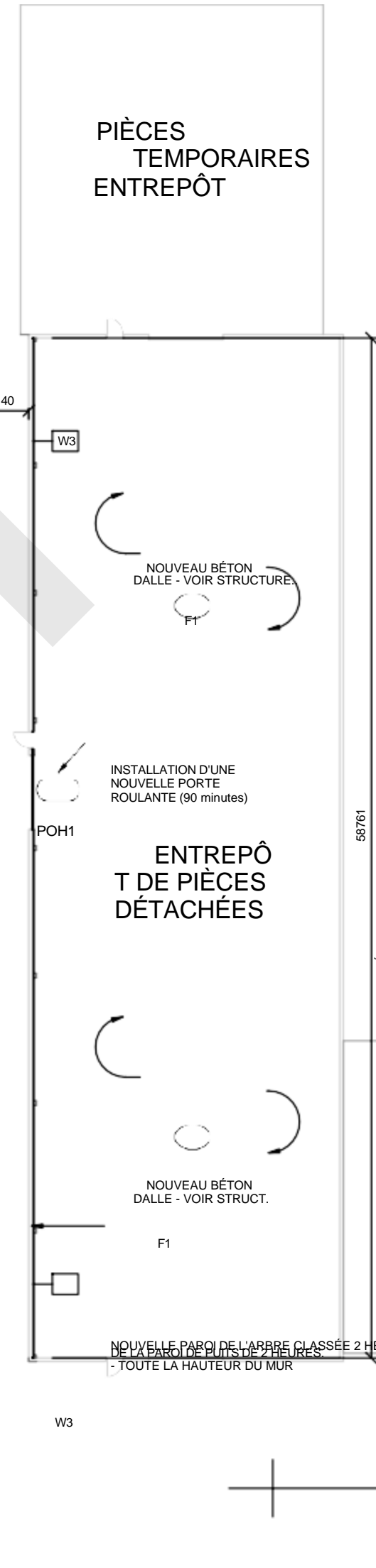
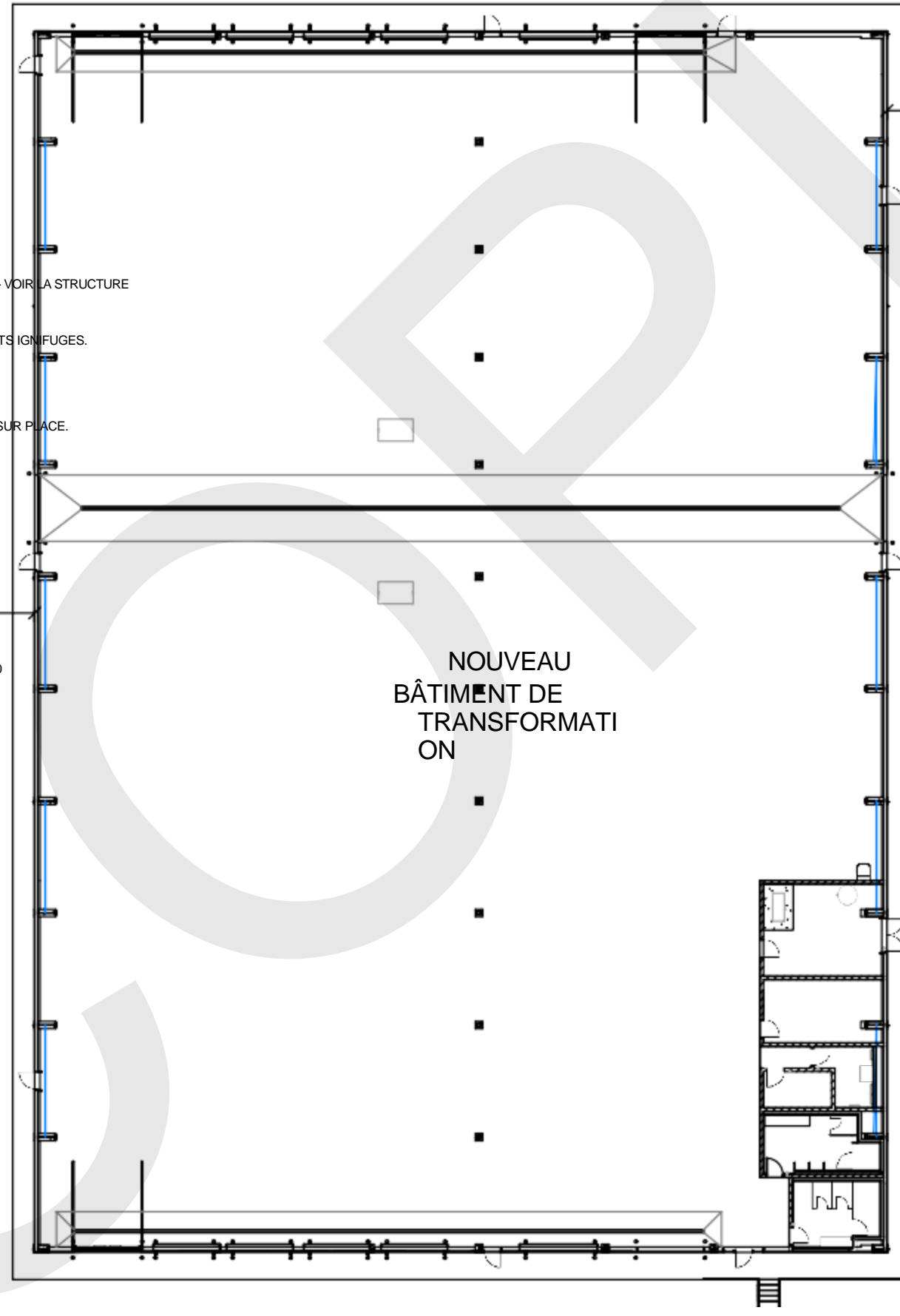
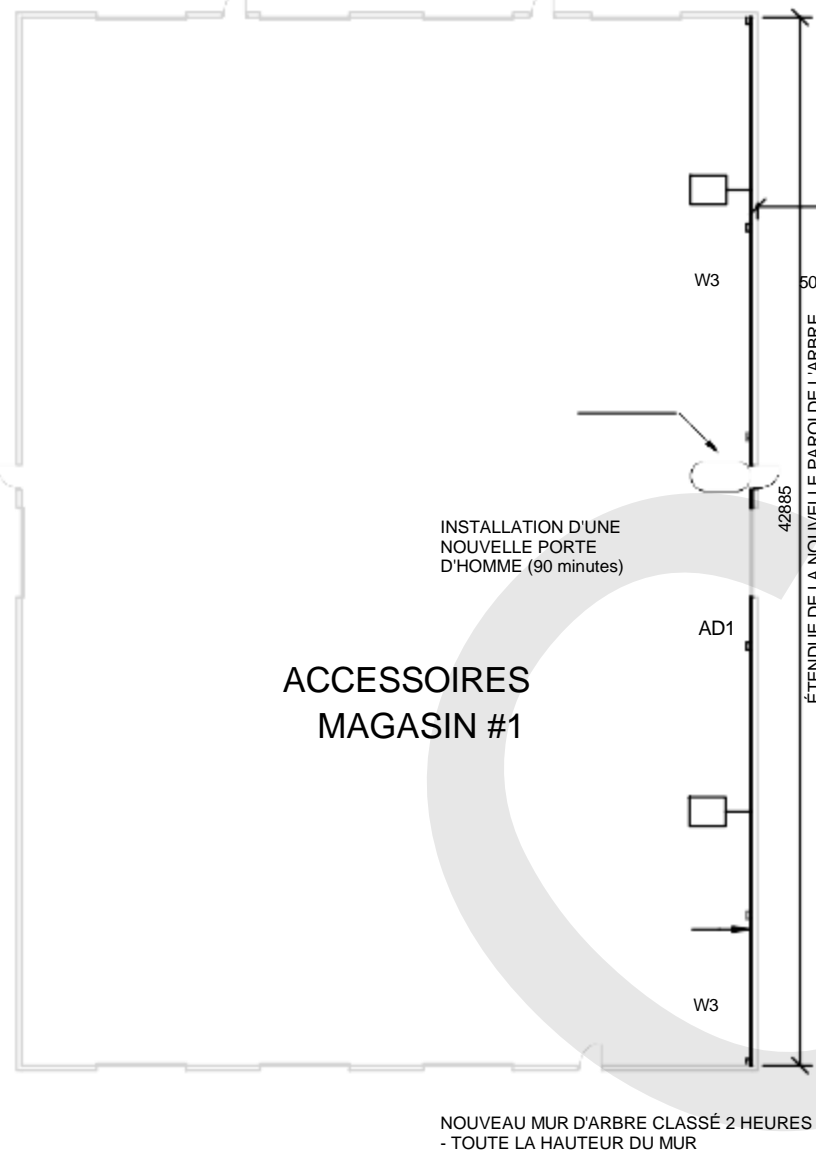
LÉGENDE

- EXISTANT
- ENLEVÉ
- TEMPORAIREMENT
- DÉMOLITION
- NOUVELLE CONSTRUCTION

CE DESSIN SERA IMPRIMÉ EN COULEUR

NOTES SUR L'ATELIER ACCESSOIRE EXISTANT :

- ENLEVER LES FINITIONS EXISTANTES ET LES ÉLÉMENTS INSTALLÉS SUR LE CÔTÉ INTÉRIEUR DU MUR EST ET PRÉPARER LA SURFACE POUR L'INSTALLATION D'UN SYSTÈME D'ALARME.
- INSTALLATION D'UNE NOUVELLE PAROI DE PUIITS. INSTALLER UN NOUVEAU MUR DE PUIITS DE 2HRS SUR LE COTE INTERIEUR DE LA DALLE - VOIR LA STRUCTURE LE MUR DE L'EST.
- LE MUR DE L'ARBRE POUR COUVRIR TOUTE LA HAUTEUR DU MUR, DU HAUT AU BAS. DE LA DALLE À LA SOUS-FACE DU PLAFOND.
- TOUTES LES PÉNÉTRATIONS ET LES JOINTS DOIVENT ÊTRE SCELLÉS AVEC DES PRODUITS IGNIFUGES. LES MASTICS D'ARRÊT.
- REMPLACER LA PORTE DE SORTIE EXISTANTE PAR UNE PORTE PENDANT 90 minutes - VOIR LE CALENDRIER DES PORTES POUR PLUS D'INFORMATIONS
- TOUTES LES DIMENSIONS DOIVENT ÊTRE VÉRIFIÉES SUR PLACE.
- LES DIMENSIONS DE L'OUVERTURE DE LA PORTE EXISTANTE DOIVENT ÊTRE VÉRIFIÉES SUR PLACE.



NOTES SUR L'ENTREPÔT DE PIÈCES EXISTANT :

- DÉMOLIR LE SOL ASPHALTÉ DE L'ENTREPÔT DE PIÈCES EXISTANT ET Couler une nouvelle dalle en béton armé de 150 mm - voir la structure. POUR PLUS DE DÉTAILS.
- ENLEVER LES FINITIONS EXISTANTES ET LES ÉLÉMENTS INSTALLÉS SUR LE CÔTÉ INTÉRIEUR DU MUR OUEST ET PRÉPARER LA SURFACE POUR L'INSTALLATION DE LA NOUVELLE PAROI DU PUIITS.
- INSTALLER UNE NOUVELLE PAROI DE PUIITS DE 2 HEURES SUR LE CÔTÉ INTÉRIEUR LE MUR OUEST.
- MUR D'ARBRE POUR COUVRIR TOUTE LA HAUTEUR DU MUR, DU HAUT JUSQU'AU BAS. DE LA DALLE À LA SOUS-FACE DU PLAFOND.
- TOUTES LES PÉNÉTRATIONS ET LES JOINTS DOIVENT ÊTRE SCELLÉS AVEC DES PRODUITS D'ÉTANCHÉITÉ COUPE-FEU.
- Remplacer la porte roulante existante par une porte résistante au feu de 90 minutes. PORTE - VOIR LE CALENDRIER DES PORTES POUR PLUS D'INFORMATIONS.
- TOUTES LES DIMENSIONS DOIVENT ÊTRE VÉRIFIÉES SUR PLACE.
- LES DIMENSIONS DE L'OUVERTURE DE LA PORTE EXISTANTE DOIVENT ÊTRE VÉRIFIÉES SUR PLACE.

11/11/2021 9:43:29 AM BIM 360://BP-AMER (CAN) 60661425-Projet d'optimisation du terminal automobile d'Anacis(60661425-ANNACIS AUTO

CE DESSIN A ETE PREPARE A L'USAGE DU CLIENT D'AECON ET NE PEUT ETRE UTILISE, REPRODUIT OU UTILISE PAR DES TI, LE R.S. SAUF ACCORD ENTRE AECON ET SON CLIENT. SI LA LOI L'EXIGE OU SI LE DESSIN EST DESTINE A ETRE UTILISE PAR DES AGENCES GOUVERNEMENTALES DE REVISION, AECON N'ACCÉPTE AUCUNE RESPONSABILITÉ, ET NIE TOUTE RESPONSABILITÉ QUELLE QUELLE SOIT, À L'ÉGARD DE TOUTE PARTIE QUI MODIFIERAIT CE DESSIN SANS L'ACCORD ÉCRIT EXPRES D'AECON. NE PAS METTRE CE DOCUMENT À L'ÉCHELLE. TOUTES LES MESURES DOIVENT ÊTRE OBTENUES À PARTIR DES

Non.	Date	REVISION	NM	ST
A	2021-10-27	SOUSSION FINALE ÉMISE POUR LE PDR	NM	ST
			Drn	Chd

PRÉLIMINAIRE
NE PAS UTILISER POUR LA CONSTRUCTION

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.

CONSULTANT PRINCIPAL
AECOM

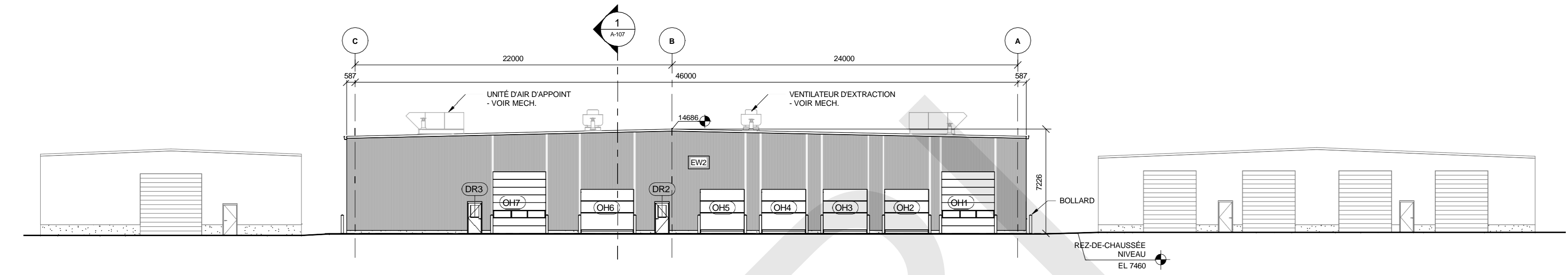
CONCEPTION PAR ST
DESSINÉ PAR NM
APPROUVÉ TH
DATE 2021-10-27
ECHELLE 1 : 200
SITE PMV 365-039
TAILLÉ D
D



ANNACIS AUTO TERMINAL
PLAN D'ÉTAGE (BÂTIMENTS NEUFS/EX.)
365-039- A-102
FICHE REV.

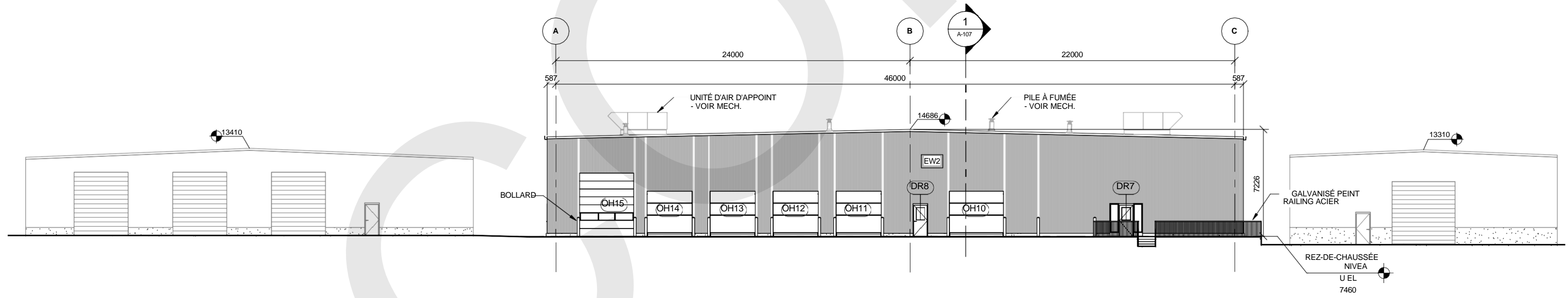
11/11/2021 9:43:33 AM BIM 360/IBP-AMER (CAN) 60661425-Projet d'optimisation du terminal automobile d'Anacis(60661425-ANNACIS AUTO

CE DESSIN A ETE PREPARE A L'USAGE DU CLIENT D'AECON ET NE PEUT ETRE UTILISE, REPRODUIT OU UTILISE PAR DES TIERS, SAUF ACCORD ENTRE AECON ET SON CLIENT. SI LA LOI L'EXIGE OU SI LES AGENCES GOUVERNEMENTALES DE REVISION L'EXIGENT, AECON N'ACCEPTERA AUCUNE RESPONSABILITE, ET NE TOUTE RESPONSABILITE QUELLE QUELLE SOIT, A L'EGARD DE TOUTE PARTIE QUI MODIFIERAIT CE DESSIN SANS L'ACCORD ECRIT EXPRES D'AECON. NE PAS METTRE CE DOCUMENT A L'ECHELLE. TOUTES LES MESURES DOIVENT ETRE OBTENUES A PARTIR DES DIMENSIONS



1 FAÇADE NORD

A-105 ÉCHELLE : 1 : 150



2 FAÇADE SUD

A-106 ÉCHELLE : 1 : 150

Non.	Date	REVISION	D'n	Ch'd
C	2021-10-27	SOUSSION FINALE ÉMISE POUR LE PDR	NM	ST
B	2021-09-21	PROJET DE SOUMSSION FINALE PUBLIÉ POUR EXAMEN	JB	ST
A	2021-09-07	ÉMIS POUR EXAMEN PAR LE CLIENT	JB	ST

PRÉLIMINAIRE
NE PAS UTILISER POUR LA CONSTRUCTION

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.

CONSULTANT PRINCIPAL
AECOM

CONSULTANT PRINCIPAL



CONCEPTION PAR	ST
DESSINÉ PAR	NM
APPROUVÉ	TH
DATE	2021-10-27
ECHELLE	1 : 150
SITE PMV	365-039

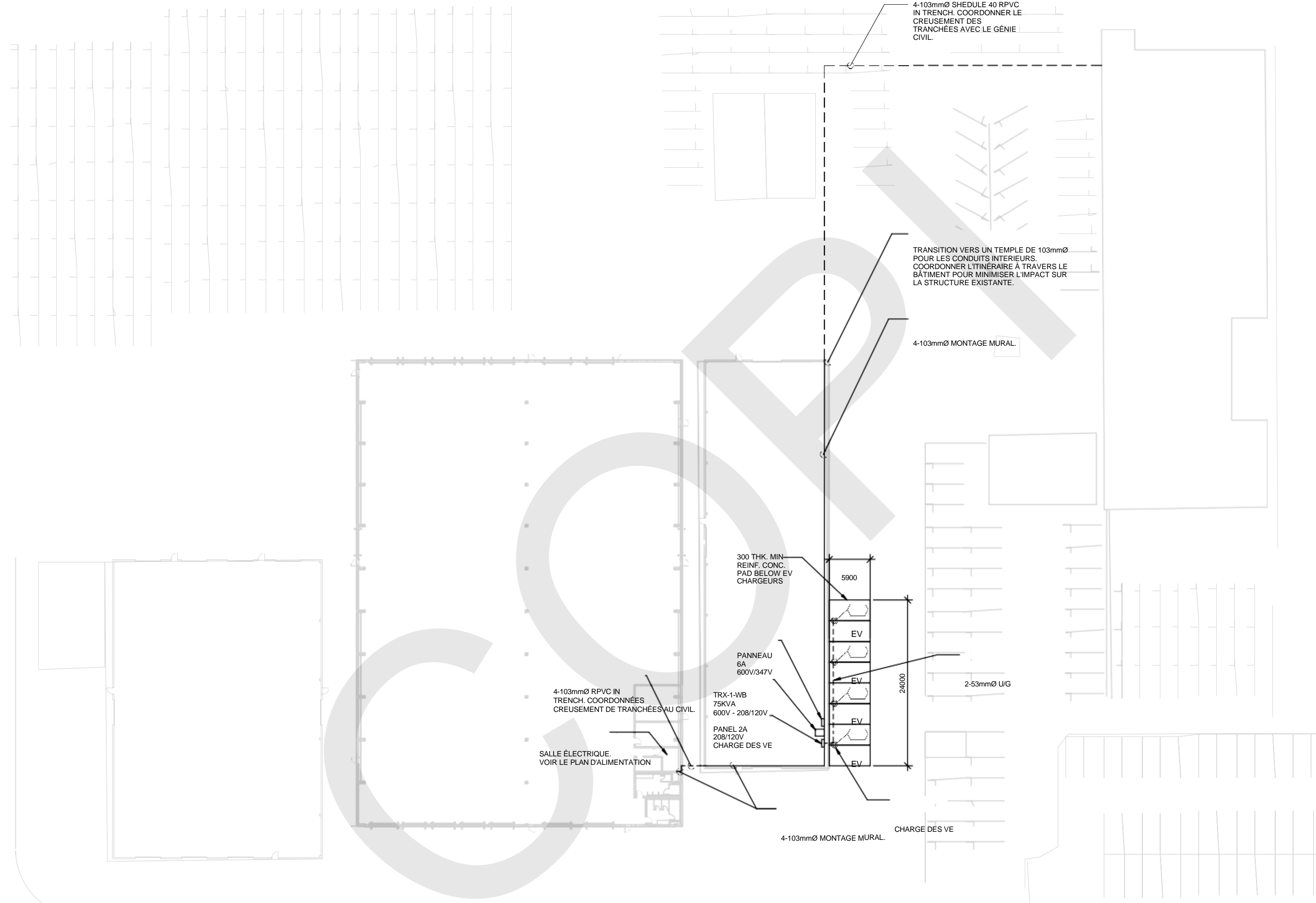
ANNACIS AUTO TERMINAL
ÉLÉVATIONS - NORD ET SUD

365-039- A-105

FICHE	REV.
-------	------

10/29/2021 2:21:53 PM BNM 3607/JP-AMER (CAN) 60661425-Projet d'optimisation du terminal automobile d'Anacis/60661425-ANNACIS AUTO

CE DESSIN A ETE PREPARE A L'USAGE DU CLIENT D'AECON ET NE PEUT ETRE UTILISE, REPRODUIT OU UTILISE PAR DES TIERS SAUF ACCORD ENTRE AECON ET SON CLIENT. SI LA LOI L'EXIGE OU SI LE DESSIN EST DESTINE A ETRE UTILISE PAR DES AGENCES GOUVERNEMENTALES DE REVISION, AECON N'ACCÉPTE AUCUNE RESPONSABILITÉ, ET NIE TOUTE RESPONSABILITÉ QUELLE QU'ELLE SOIT, À L'ÉGARD DE TOUTE PARTIE QUI MODIFIERAIT CE DESSIN SANS L'ACCORD ÉCRIT EXPRES D'AECON. NE PAS METTRE CE DOCUMENT À L'ÉCHELLE. TOUTES LES MESURES DOIVENT ÊTRE OBTENUES À PARTIR DES



1 PLAN DU SITE
CEC ET

- NOTES :**
- L'ENTREPRENEUR EST RESPONSABLE DE LA LOCALISATION DES SERVICES PUBLICS SOUTERRAINS EXISTANTS -LE CONTRACTANT DOIT SUIVRE LES NORMES

Non.	Date	REVISION	Drn	Chd
C	2021-10-27	SOUSSION FINALE POUR LE PDR	SN	IG
B	2021-09-21	PROJET DE SOUMSSION FINALE PUBLIÉ POUR EXAMEN	SN	IG
A	2021-09-07	ÉMIS POUR EXAMEN PAR LE CLIENT	SN	IG

PRÉLIMINAIRE
NE PAS UTILISER POUR LA CONSTRUCTION

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.

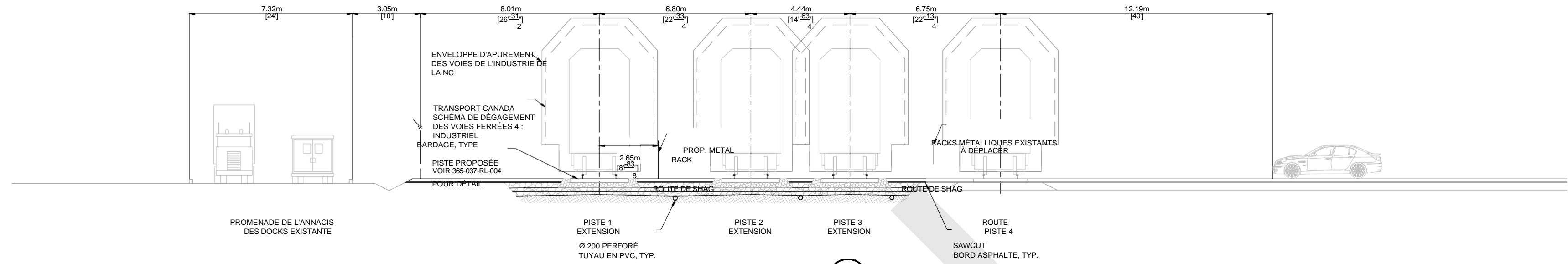
CONSULTANT PRINCIPAL
AECOM

CONCEPTION PAR IG
DESSINÉ PAR SN
APPROUVÉ TH
DATE 2021-10-27
ECHELLE 1 : 300

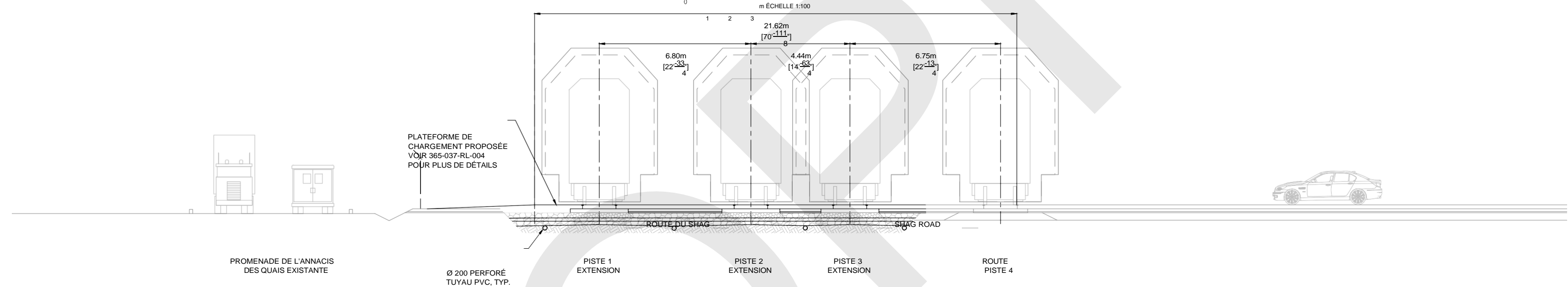


ANNACIS AUTO TERMINAL
PLAN DU SITE

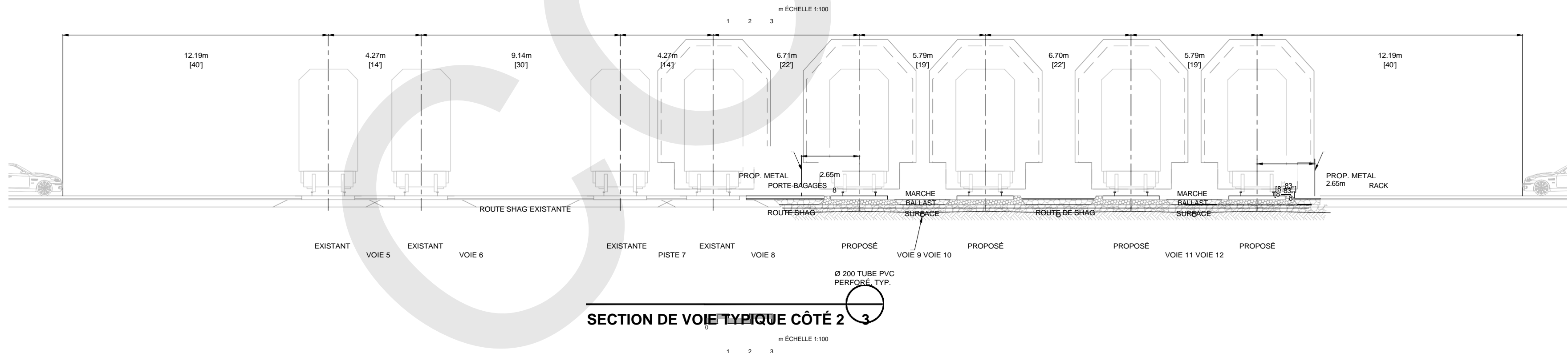
SITE PMV 365-040
TAILLÉ D. 365-040- E-003
FICHE REV.



SECTION DE VOIE TYPIQUE CÔTÉ 1 1



SECTION DE VOIE TYPIQUE SUR LA PLATE-FORME DE CHARGEMENT 2



SECTION DE VOIE TYPIQUE CÔTÉ 2 3

9/2/2021 11:24:47 AM L:\LEGACY\CABNY\FP001\PROD\PROJECTS\60661425\900-CAD_GIS\910-CAD\99-SUPPORT\PROJECT_TITLE_BLOCKS\60661425_ANSI_D.DWG

CE DESSIN A ÉTÉ PRÉPARÉ À L'USAGE DU CLIENT D'ACCOM ET NE PEUT ÊTRE UTILISÉ, REPRODUIT OU UTILISÉ PAR DES TIERS, SAUF ACCORD ÉCRIT ENTRE AECOM ET SON CLIENT. SI LA LOI L'EXIGE OU SI LE DESSIN EST DESTINÉ À ÊTRE UTILISÉ PAR DES AGENCES GOUVERNEMENTALES DE RÉVISION, AECOM ACCÉPTE AUCUNE RESPONSABILITÉ, ET NE TUTTE RESPONSABILITÉ QUELLE QU'ELLE SOIT, À L'ÉGARD DE TOUTE PARTIE QUI MODIFIERAIT CE DESSIN SANS L'ACCORD ÉCRIT EXPRES D'ACCOM. NE PAS METTRE CE DOCUMENT À L'ÉCHELLE, TOUTES LES MESURES DOIVENT ÊTRE OBTENUES À PARTIR DES DIMENSIONS INDICÉES.

PRÉLIMINAIRE		2021-11-01	
NE PAS UTILISER POUR LA CONSTRUCTION			
B	2021-11-01	SOUSSION FINALE ÉMISE POUR LE PDR	GG AD
A	2021-09-09	30% DE LA CONCEPTION EST SOUMISE À LA SRY	GG AD
Non	Date	REVISION	Drm L Chg

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.



CONCEPTION PAR	AD
DESSINÉ PAR	GG
APPROUVÉE PAR	JTC
DATE	2021-11-01
ECHELLE 1	:100
SITE PMV	365

ANNACIS AUTO TERMINAL RAIL EXPANSION TYPICAL SECTIONS SHEET 1 OF 2		TAILLE DWG:	365-037- RL-003	FICHE	REV.
		D			B