



**RÉSUMÉ**  
**D'UN PROJET DÉSIGNÉ EN VERTU DE LA**  
***LOI CANADIENNE SUR L'ÉVALUATION***  
***ENVIRONNEMENTALE (2012)***

---

**ALBERTA MIDLAND RAILWAY TERMINAL LTD.**  
**PROPOSITION DE PROJET D'ENTREPOSAGE DE WAGONS**  
**DE LAMONT PRÈS DE BRUDERHEIM, ALBERTA**

**Soumis à :**  
**Agence canadienne d'évaluation environnementale**

**Février 2016**

**TABLE DES MATIÈRES**

1.	Informations générales .....	1
2.	Informations relatives au projet .....	4
2.1	Exploitations du Projet.....	5
2.2	Entretien de l'installation du Projet.....	5
2.3	Travaux liés au Projet.....	5
2.4	Dimensions.....	6
2.5	Services publics pour le Projet .....	7
2.6	Émissions et rejets .....	8
2.7	Règlement désignant les activités concrètes.....	9
2.8	Exigences réglementaires supplémentaires .....	9
2.9	Phases et calendrier du Projet .....	12
3.	Emplacement du projet .....	14
4.	Implication fédérale .....	15
5.	Effets sur l'environnement .....	16
5.1	Qualité de l'air.....	16
5.2	Bruit.....	16
5.3	Sols .....	17
5.4	Végétation.....	18
5.5	Milieus humides.....	18
5.6	L'eau .....	19
5.7	Les poissons et leur habitat .....	20
5.8	La faune.....	20
5.9	Changements environnementaux sur les terres fédérales.....	21
5.10	Effets sur les peuples autochtones .....	21
6.	Engagement du promoteur et consultation avec les groupes autochtones .....	22
7.	Consultation du public et des autres parties .....	23
8.	Références .....	24
ANNEXE A	Cartes .....	A-1

**Liste des figures**

Figure 1 : Plan du site

## ACRONYMES

ACT	Alberta Culture and Tourism
AEP	Alberta Environment and Parks
REA	Régulateur de l'énergie de l'Alberta
AIHA	Alberta Industrial Heartland Association
AMRT	Alberta Midland Railway Terminal Ltd.
ASP	Area Structure Plan (plan d'aménagement de secteur)
ACEE	Agence canadienne d'évaluation environnementale
ACEE 2012	<i>Loi canadienne sur l'évaluation environnementale(2012)</i>
CN	Canadien National
CNPRS	Canadian Northern Plains Rail Services Ltd.
EPEA	<i>Environmental Protection and Enhancement Act (Loi albertaine sur la protection et l'amélioration de l'environnement)</i>
PIU	Plan d'intervention d'urgence
FAP	Fort Air Partnership
FWMIS	Fisheries and Wildlife Management Information System
HRA	<i>Historical Resources Act (Loi sur les ressources historiques)</i>
LSD	Legal subdivision (subdivision officielle)
LCOM	<i>Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs</i>
HCAM	Hydrocarbures autres que le méthane
HAP	Hydrocarbures aromatiques polycycliques
EPPS	Évaluation préalable à la perturbation du site
PM	Matière particulaire
LEP	<i>Loi sur les espèces en péril</i>
HCT	Hydrocarbures totaux
WAIR	Wetland Assessment and Impact Report (Rapport d'évaluation et d'impact de zone humide)

## UNITÉS

ha	hectare(s)
km	kilomètre(s)
kV	kilovolt(s)
m	mètre(s)
mm	millimètre(s)

## 1. INFORMATIONS GÉNÉRALES

L'Alberta Midland Railway Terminal Ltd (l'AMRT) propose de construire une installation d'entreposage de wagons appelée Projet d'entreposage de wagons de Lamont (le Projet). Le Projet serait ensuite exploité et entretenu par Canadian Northern Plains Rail Services Ltd (CNPRS) et déclassé à une date ultérieure par l'AMRT. Le Projet se situe dans les quarts de section nord-est et sud-ouest de la section 25-55-20 W4M, à environ trois kilomètres (km) au nord-ouest de la ville de Lamont, en Alberta. Le Projet, qui se trouve dans le comté de Lamont, dans le centre industriel de l'Alberta, est adjacent à une ligne ferroviaire du Canadien National (CN) (figure 1).

L'AMRT possède actuellement les LSD 11, 12, 13 et 14 de la section 25-55-20 W4M et une partie de la LSD 6 (environ 76 hectares [ha]). Dans ces limites, la superficie au sol du Projet est définie comme suit :

- seize (16) voies d'entreposage et 5 voies d'exploitation – 21 voies au total;
- une zone de réparation pour installer un camion de réparation mobile;
- un accès au site, une route de desserte et un parc de stationnement pour les employés;
- une remorque servant de bureau;
- un bassin de gestion des eaux pluviales.

L'objectif du Projet est d'entreposer et de manoeuvrer les wagons pour appuyer les propriétaires privés d'un parc de wagons et les expéditeurs ferroviaires. Cette installation d'entreposage est nécessaire à l'expansion des opérations ferroviaires dans le secteur de Fort Saskatchewan et le centre industriel de l'Alberta. Cela permettra d'éviter des mouvements inutiles de wagons vides vers des aires de stockage éloignés du Canada et des États-Unis.

### Informations sur le promoteur et contact principal

Catégorie	Détails
Nom de la société :	Alberta Midland Railway Terminal Ltd.
Adresse :	P.O. Box 830 (564 North 200 East), Raymond (Alberta) Canada T0K 2S0
Direction générale :	Darcy Heggie
<b>Contact principal pour le Projet d'entreposage de wagons de Lamont</b>	
Nom et titre :	Darcy Heggie, Président
Contact :	<a href="mailto:dheggie@albertamidlandrail.com">dheggie@albertamidlandrail.com</a> , 403-308-6924
Site Web de la société :	<a href="http://albertamidlandrail.ca/home.html">http://albertamidlandrail.ca/home.html</a>

Le groupe de sociétés Northern Plains Railroad comprend la CNPRS, et est un des principaux actionnaires de l'AMRT. CNPRS sera chargé de la phase d'exploitation du Projet.

**Informations sur le promoteur (pour l'exploitation) et contact secondaire**

Catégorie	Détails
Nom de la société :	Canadian Northern Plains Rail Services Ltd.
Adresse :	C.P. 1174, Camrose (Alberta) Canada T4V 1X4
Direction générale :	Gregg F. Haug
<b>Contact secondaire pour le Projet d'entreposage de wagons de Lamont</b>	
Nom et titre :	Shawn I. Smith, Président
Contact :	<a href="mailto:shawn_smith@nprail.com">shawn_smith@nprail.com</a> , 780-679-4008
Site Web de la société :	<a href="http://www.nprail.com/canadian-nprail-services.php">http://www.nprail.com/canadian-nprail-services.php</a>

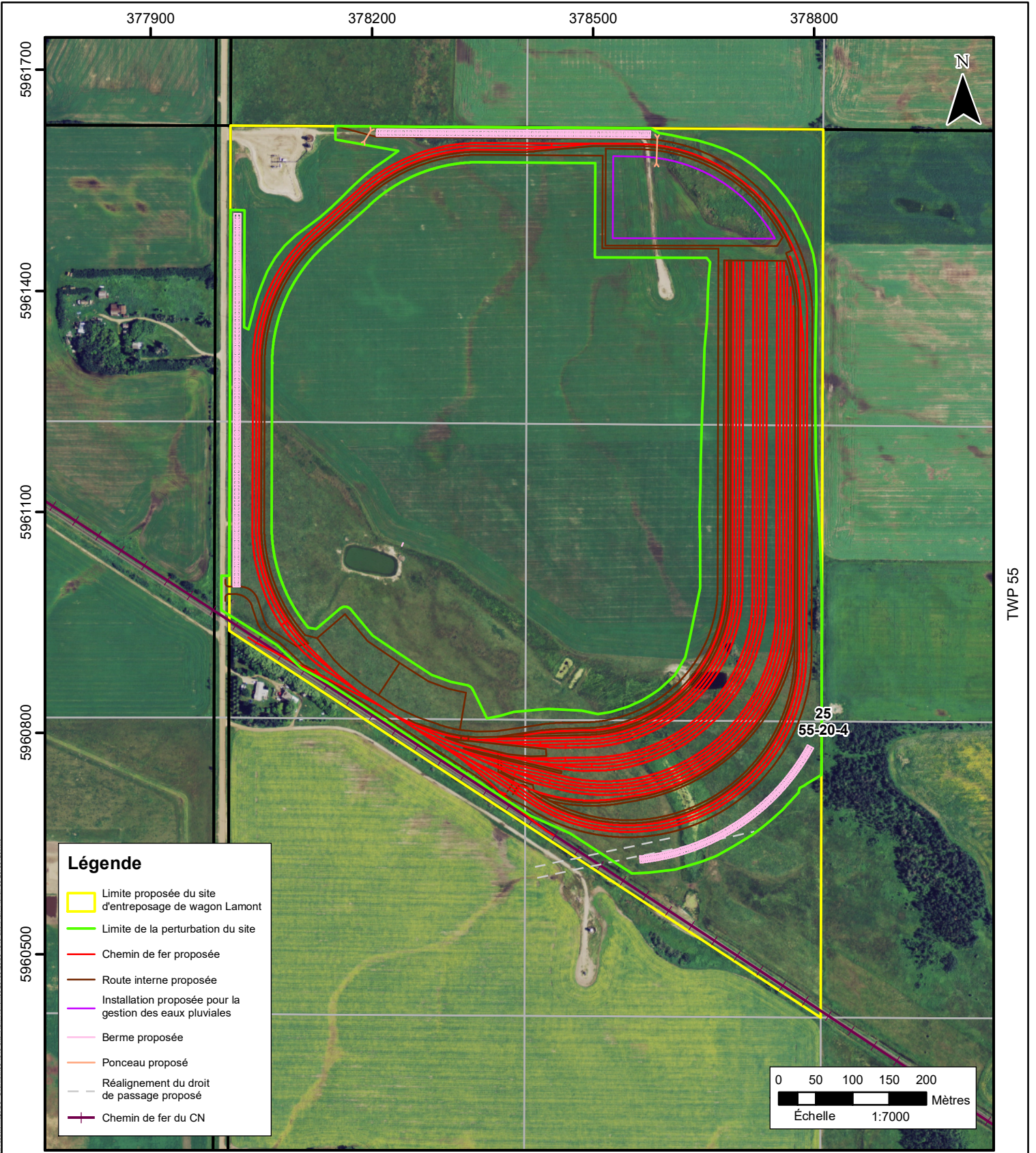
Le Projet se situe dans la région de Capitale (un groupe de 24 municipalités comprenant le comté de Lamont) et dans le centre industriel de l'Alberta. Ces deux régions ont officiellement adopté, en 2007, une approche de gestion des effets cumulatifs reposant sur trois cadres environnementaux régionaux :

- le Cadre de gestion des eaux pour le centre industriel et la région de Capitale;
- le Cadre de gestion de la qualité de l'air de la région de Capitale;
- le Cadre de gestion du soufre élémentaire.

Depuis 2007, des études environnementales régionales ont été effectuées pour étudier, entre autres choses, les milieux humides, les eaux souterraines et la qualité de l'eau. Le Projet s'inscrit aussi dans : le Plan régional de gestion du bruit du centre industriel de l'Alberta; le Plan de croissance de la région de Capital; et, le Plan d'aménagement de secteur du centre industriel du Comté de Lamont.

Le Projet ne se trouve pas dans une zone qui a fait l'objet d'une étude régional pour l'environnement en vertu de l'ACEE 2012.

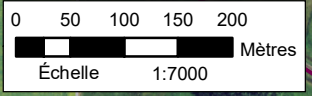
**Figure 1 : Plan du site de la gare terminale de l'AMRT**




TWP 55

RGE 20

- Légende**
- Limite proposée du site d'entreposage de wagon Lamont
  - Limite de la perturbation du site
  - Chemin de fer proposée
  - Route interne proposée
  - Installation proposée pour la gestion des eaux pluviales
  - Berme proposée
  - Ponceau proposé
  - Réalignement du droit de passage proposé
  - Chemin de fer du CN





L'usage de cette carte est réservé uniquement à la société d'aménagement Alberta Midland Railway Terminal Ltd. Integrated Environments (2006) Ltd. n'assume aucune responsabilité quant au contenu de cette carte. Bien qu'il n'y ait aucune raison de croire que des données erronées puissent avoir été utilisées pour créer ce produit, les utilisateurs sont avisés que des erreurs pourraient être présentes dans la carte.

Projection: NAD 1983 UTM Zone 12N  
L'échelle est de 1:7,000 lorsque la carte est imprimée sur une page de 8.5" X 11"

<b>Projet proposé du site d'entreposage de wagon Lamont NO et SO 25-55-20 O4M Plan du site</b>			
Numéro de figure	1	Numéro de projet (IEL)	16424
Révision	Date	Auteur	
00	29 Jan 2016	JC	



**Integrated Environments**  
 Planning • Integration • Management

Image satellite: Valtus (2013)

Document Path: U:\Projects\16424 Alberta Rail Facility\GIS\Map\011\_Overview\05\_1646\_Site\_Plan\_Ferron\05\_201016129.mxd

## 2. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

L'installation d'entreposage de wagons du Projet appuiera les propriétaires privés d'un parc de wagons et les expéditeurs ferroviaires, dont Pembina Infrastructure and Logistics LP (Pembina) et d'autres, qui ont des opérations en cours et en développement dans le secteur de Fort Saskatchewan, dans le centre industriel de l'Alberta. Le Projet permettra d'entreposer et de manœuvrer jusqu'à 850 wagons à tout moment.

Tous les wagons seront vides de quelque produit que ce soit, ou considérés « résidus – dernier chargement » (des wagons vides dont le dernier chargement était constitué de marchandises dangereuses). Les derniers produits transportés par les wagons entreposés seront en majeure partie des résidus de produits pétroliers (carburants, pétrole ou liquides de gaz naturel [LGN]). Les wagons pourront avoir transporté en dernière instance des produits cycliques, notamment des résidus de grains, de potasse, d'engrais, de bois de sciage ou bien être des conteneurs intermodaux.

Le CN est une entreprise de transport ferroviaire qui ne fera qu'acheminer le trafic à destination et en provenance de l'installation du Projet. Les wagons entreposés arriveront au site du Projet par la voie du CN adjacente, puis seront placés en stationnement temporaire dans la gare de triage avant d'être manœuvrés et remis en service dans les conditions requises pour le rechargement. Il s'agit de l'unique participation du CN au Projet. La date de mise en service proposée pour le Projet est le 2<sup>e</sup> trimestre de 2017, selon le calendrier d'obtention des permis et des travaux.

Le Projet se situera sur des terres appartenant à l'AMRT au nord-ouest de la section 25 55-20 W4M et la servitude au sud-ouest de la section 25 55-20 W4M. L'AMRT prévoit actuellement un coût total de 34 millions de dollars canadiens pour la construction du Projet.

Le Projet comprendra les éléments suivants :

- l'entreposage de wagons – seize (16) voies désignées pour l'entreposage de wagons avec une capacité d'accueil totale d'environ 14,6 km (48 000 pi).
- des voies d'exploitation – cinq (5) voies désignées pour l'exploitation totalisant environ 3,7 km (12 000 pi). Ces voies serviront à l'échange de wagons avec le CN, aux manœuvres et à l'entreposage de nature plus temporaire;
- un service mobile de réparations mineures de wagons – sur le site, une petite aire de réparation est prévue, où les wagons pourront être manœuvrés et immobilisés afin d'effectuer les inspections et les réparations à l'aide d'un camion de réparation mobile;
- deux (2) accès au site, des routes de desserte et un parc de stationnement pour les employés;
- une remorque servant de bureau pour les activités d'administration de l'exploitation et pour répondre aux exigences relatives au confort des employés;
- un bassin de gestion des eaux pluviales.

Le Projet ne s'inscrit pas dans un projet plus vaste visé par le *Règlement désignant les activités concrètes de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)* (LCEE, 2012).

## 2.1 Exploitations du Projet

La société CNPRS exploitera le Projet en conformité avec les directives et les normes fédérales et provinciales de sécurité du chemin de fer. Le personnel exploitant de CNPRS sera qualifié au regard des règles et normes d'exploitation en vigueur afin de garantir que l'exploitation se déroule de manière sûre et efficace. Cela inclut la qualification en matière des règles industrielles d'exploitation et de sécurité du chemin de fer ainsi que le transport et la manutention de marchandises dangereuses.

CNPRS fera l'entretien de deux locomotives nécessaires aux manœuvres sur les installations du Projet et prévoira un emplacement pour un camion afin d'effectuer les « réparations mobiles » qui pourraient être requises. Ces tâches comprennent des réparations mineures sur les dispositifs de sécurité des wagons, les couvercles des wagons-trémies, les portes de fond des wagons-trémies, les attelages, les roues, les semelles de freins, les vannes de wagons-citernes, les valves de commande de frein ainsi que le marquage des wagons. Toute réparation trop importante pour être effectuée sur le site sera renvoyée à l'atelier de réparations lourdes du CN ou du CP le plus proche. Il n'est pas prévu de procéder sur le site à la purge, à l'aération ni à aucun nettoyage de wagon-citerne contenant des marchandises dangereuses.

À l'intérieur de l'installation du Projet, CNPRS prévoit un fonctionnement du lundi au vendredi de 8 h à 17 h (quatre à cinq heures par jour, et deux ou trois jours par semaine). Les jours spécifiques de la semaine restent à déterminer, mais l'exploitation pendant le fin de semaine ne sera qu'occasionnelle selon les besoins.

Les jours où les trains du CN sont censés desservir l'installation du Projet, les trains du CN s'arrêteront et les wagons destinés à l'entreposage seront conduits sur le site par les équipes et les locomotives du CN. Les manœuvres d'aiguillage précédant la sortie du terminal des wagons en partance seront exécutées par les équipes de CNPRS, pour que le CN puisse ensuite faire les manœuvres de sortie hors de l'installation jusque sur une voie du CN. Les équipes de CNPRS effectueront toutes les manœuvres d'aiguillage depuis les voies entrantes et sortantes prévues du CN jusqu'aux voies d'entreposage désignées sur le site. Ces opérations du CN pourraient avoir lieu en dehors des heures de clarté et des jours de semaine (selon la capacité de service du CN), mais il est prévu qu'elles prennent au plus une heure par semaine.

## 2.2 Entretien de l'installation du Projet

CNPRS, en tant qu'exploitant des installations du Projet avec l'AMRT, est responsable de l'entretien du Projet. L'entretien sur le site comprend l'inspection, la réparation et le remplacement des voies ferrées, des aiguillages et d'autres composants; l'entretien des routes; l'entretien des installations de gestion des eaux pluviales; le déneigement; et le désherbage en été.

## 2.3 Travaux liés au Projet

Voici les composants des travaux associés à la construction de l'installation du Projet :

- Nivellement : environ 21,6 km (70 000 pi) de voies, les accès associés et les routes de desserte :
  - Élimination de la couche arable : environ 67 500 m<sup>3</sup> seront stockés sur place et utilisés, dans la mesure du possible, pour une berme périphérique;
  - Déblai (remblai approprié) : 140 000 m<sup>3</sup>;
  - Granulaire : environ 45 000 m<sup>3</sup> (sous-ballast);

- Ponceaux : environ 200 LM (divers diamètres – de 600 à 900 mm).
  - Aménagement des voies :
    - Rails : environ 21,6 km (70 000 pi) de voies (poids minimum des rails de 100 lb/verge);
    - Traverses : environ 35 000 traverses d'acier et 300 de bois;
    - Ballast de voie : environ 52 000 tonnes (pierre concassée de 1-3/4 po);
    - Branchements : 18 de type n° 8 (pour gares de triage et voies industrielles – généralement une vitesse de base de 15 mi/h), six (6) de type n° 10 (pour cours industrielles ou voies secondaires – généralement une vitesse de base de 15 à 20 mi/h), et deux (2) de type n° 12 (pour utilisation sur la voie principale – généralement une vitesse de base de 25 mi/h).
- REMARQUE : tous les matériaux proposés pour les voies sont NEUFS
- Bâtiments :
    - Remorque servant de bureau pour répondre aux besoins des services administratifs et aux exigences relatives au confort de l'administration et des employés.
  - Services publics :
    - Alimentation électrique pour la remorque servant de bureau, éclairage de la cour de triage dans les principales zones de travail, et « démarrage à chaud <sup>1</sup> » des locomotives.
  - Clôture de sûreté :
    - Environ 3,2 km de clôture de sûreté (grillage) le long des bordures ouest et nord de la propriété et une entrée de contrôle.
  - Équipement :
    - Comme il s'agit d'une installation d'entreposage de wagons où seules de légères « réparations mobiles » seront effectuées, aucun équipement permanent ne sera installé ni construit sur le site;
    - Pour faciliter les travaux d'entretien des voies, l'Exploitant fera appel à un sous-traitant qualifié qui effectuera l'inspection et l'entretien des voies ferrées, au besoin et conformément aux lignes directrices sur les chemins de fer de l'Alberta Transportation.
  - Entreposage de matériaux :
    - Matériaux pour l'entretien des voies : une petite réserve de matériaux pour l'entretien des voies sera gardée sur le site afin d'effectuer les réparations nécessaires (éclisses, rails de remplacement, composants de branchements, traverses [acier et bois] et diverses attaches).

## 2.4 Dimensions

Le terrain de l'installation du Projet couvre 74 ha (182,9 acres) dont 63,2 ha (156,1 acres) au nord-ouest de la section 25 55-20 W4M et 10,8 ha (26,8 acres) de terrain en servitude au sud-ouest de la section 25 55-20 W4M.

---

<sup>1</sup> Le démarrage à chaud est un dispositif de circulation qui maintient les fluides du moteur de la locomotive en mouvement, ce qui réduit les émissions de gaz à effet de serre et assure un fonctionnement optimal du moteur.

La surface totale de la zone perturbée, qui comprend le nivellement pour les voies, les routes d'accès et de desserte, la remorque servant de bureau et le parc de stationnement, les tranchées drainantes, le bassin de gestion des eaux pluviales, et la berme de périmètre partiel envisagée, est estimée à environ 30,2 ha (74,6 acres). Environ 0,5 ha de la zone perturbée seront de nature temporaire pendant les travaux pour la dépose d'éléments matériels et l'entreposage d'équipements.

Comme il s'agit d'un nouveau projet sans infrastructure ferroviaire existante à ce jour, aucune extension de taille ne s'applique.

## **2.5 Services publics pour le Projet**

Les services d'électricité requis pour l'exploitation du Projet se limitent à l'éclairage localisé dans la gare de triage pour les opérations et la maintenance; le « démarrage à chaud » des locomotives; les prises de courant et le chauffage dans la remorque servant de bureau.

La charge des besoins énergétiques n'a pas encore été établie; on estime toutefois qu'un service commercial ordinaire monophasé de 37,5 kV conviendra. Une source d'alimentation électrique pour ce niveau de service existe déjà à proximité de l'aménagement proposé (parallèle au chemin de concession 201). ATCO Power sera sollicité pour l'installation des lignes électriques nécessaires entre la source existante et le site du Projet.

L'installation du Projet ne demandera pas de service permanent d'eau potable ou d'égout. Une remorque industrielle mobile servant de bureau sera installée sur place pour répondre aux besoins d'exploitation et pour le confort des employés. La remorque pourra accueillir entre trois et quatre employés. Il sera souscrit pour cette caravane un contrat d'approvisionnement en eau potable. Les installations sanitaires seront portatives et entretenues par un sous-traitant approuvé.

Le Projet ne requiert pas d'utilisation d'eau dans la conduite des activités associées à l'entreposage et à la réparation des wagons. L'eau de refroidissement nécessaire au fonctionnement des locomotives diesel sera fournie par un sous-traitant dans une petite citerne chauffée installée sur place, ou livrée par camion, au besoin.

La protection locale contre les incendies sera assurée par la ville de Bruderheim et le comté de Lamont.

Les eaux pluviales (hors site et sur le site) seront évacuées vers un bassin de stockage sur le site, conformément au Plan de gestion des eaux pluviales (AECOM 2015).

Le téléphone et l'accès à Internet seront assurés par des services sans fil.

Aucune source de gaz naturel ne sera requise. Les besoins en matière de chauffage pour les installations occupées par des employés seront alimentés par courant électrique.

Les déchets solides produits par le Projet se limiteront aux habituels besoins de bureau et seront transportés par camion par un sous-traitant agréé en gestion des déchets vers une décharge locale et des installations de recyclage approuvées.

Les matériaux de réparation de voies et de wagons seront récupérés et transportés hors du site par l'Exploitant (CNPRS).

## 2.6 Émissions et rejets

Des émissions de poussière et d'échappements des équipements de construction sont prévues aux heures normales de travail pendant toute la phase de travaux du Projet, mais seront de nature temporaire. La construction aura lieu par étapes réparties sur plus de un an, dès le premier trimestre 2016 (voir le calendrier dans la section 2.9). Selon les besoins, des mesures appropriées de suppression des poussières seront adoptées afin de réduire les émissions de poussières sur le site associées au terrassement et à la construction de routes.

La livraison par camion sur le site de matériaux et d'équipements de construction se fera dans le cadre d'un accord avec le comté de Lamont pendant la durée des travaux.

Pendant l'exploitation, les principales émissions en lien avec le Projet devraient provenir des locomotives diesel pendant la livraison et chargement de wagons en provenance et à destination des voies de départ et d'arrivée désignées par le CN et lors de tout repositionnement de wagon ultérieur.

La durée habituelle de l'utilisation d'une locomotive devrait se répartir comme suit :

- CN : deux (2) locomotives pour une durée inférieure à 2 h, 1 ou 2 fois par semaine;
- CNPRS : une (1) locomotive pour une durée de 4 à 5 h par jour, environ 3 ou 4 jours par semaine.

Les émissions atmosphériques liées à l'exploitation du Projet devraient influencer sur la qualité de l'air local dans un rayon maximal de 2 km autour du Projet. Le document intitulé *Guideline for Determination of Good Engineering Practice Stack Height (Technical Support Document for Stack Height Regulations)* de l'EPA des États-Unis indique que les répercussions typiques sur la qualité de l'air se produisent dans une zone d'environ 20 fois la hauteur de la cheminée d'échappement (EPA des États-Unis, 1985). Comme les cheminées d'échappement des locomotives diesel mesurent habituellement environ 5 m de hauteur, une zone d'étude d'un rayon de 2 km correspondrait à une estimation prudente de la zone d'influence potentielle.

### Émission de gaz à effet de serre (GES)

Un calculateur (feuille de calcul) des émissions atmosphériques émises par les moteurs a été utilisé pour estimer la quantité d'émissions de gaz à effet de serre annuelles découlant de la construction et des opérations de l'AMRT. La feuille de calcul estime les émissions potentielles de GES en équivalent de CO<sub>2</sub> (éq. CO<sub>2</sub>) en se basant sur la méthode de calcul des GES de l'Environmental Protection Agency des États-Unis (EPA des États-Unis, 2015). L'échéancier suivant a été utilisé dans l'évaluation :

- **Construction** : 10 heures par jour, 5 jours par semaine, 4 semaines par mois pour une durée totale de 8 mois.
- **Opérations** : 5 heures par jour, 3 jours par semaine, 52 semaines par année.

Des émissions totales de 15 909 tonnes d'éq. CO<sub>2</sub>/an (14 432 tonnes métriques d'éq. CO<sub>2</sub>/an) et 1 505 tonnes d'éq. CO<sub>2</sub>/an (1 365 tonnes métriques d'éq. CO<sub>2</sub>/an) sont prévues pour la construction et l'exploitation, respectivement. En se basant sur la base de données de 2013 d'Environnement Canada (Environnement et Changement climatique Canada, 2013), les émissions totales estimées contribuent respectivement dans une proportion approximative de  $6 \times 10^{-3} \%$  et de  $5,6 \times 10^{-4} \%$  aux émissions de gaz à effet de serre annuelles globales en Alberta.

## **Rejets liquides**

Le ravitaillement direct d'une locomotive par un camion-citerne sera effectué uniquement par un fournisseur agréé et expérimenté. Le ravitaillement se fera en un lieu désigné, doté de nattes d'étanchéité adéquates et de matériel de nettoyage d'urgence en cas de déversement. Des bacs d'égouttement seront installés conformément aux exigences du fournisseur agréé de carburant.

Tous les rejets liquides des wagons portant la mention « résidus – dernier chargement » seront contrôlés selon le plan d'intervention d'urgence du Projet. Les documents relatifs à l'expédition de tout le contenu potentiel des produits ferroviaires seront disponibles sur place à tout moment, pour conseiller les premiers intervenants sur la procédure à adopter en cas de déversement.

Les travaux de nivellement du site seront échelonnés pour garantir l'installation d'un drainage dirigé avant le début du nivellement général du site. Ce drainage dirigé sera maintenu pendant toute la phase des travaux de nivellement du site. Le contrôle de l'érosion sera assuré par la pose de clôtures anti-érosion conformément aux meilleures pratiques de gestion des eaux pluviales. Le bassin de gestion des eaux pluviales et le contrôle du débit seront intégrés au plan de drainage du site et mis en place avant le nivellement général des voies et des routes. Le bassin de gestion des eaux pluviales et les systèmes de drainage ont été conçus pour répondre au pire événement pluvio-hydrologique pouvant survenir en 100 ans. L'évacuation du bassin de gestion des eaux pluviales se fera vers le nord par un fossé sur le bord de route, le long du chemin de concession 201 avant de suivre les voies de drainage existantes pour finir par se déverser dans le ruisseau Lamont.

## **2.7 Règlement désignant les activités concrètes**

L'Agence canadienne d'évaluation environnementale peut exiger une évaluation environnementale fédérale en vertu du *Règlement désignant les activités concrètes* de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)* (LCEE, 2012). Le paragraphe 25 de l'annexe *Activités concrètes* du Règlement décrit une activité désignée comme suit :

25. La construction, l'exploitation, le déclassement et la fermeture :

b) d'une nouvelle gare de triage qui comprend au moins sept voies de triage ou des voies dont la longueur totale est de 20 km ou plus.

L'installation proposée du Projet comporte vingt-et-une (21) voies dont la capacité nette (capacité de stockage de voitures) est d'environ 18,3 km (60 000 pi) de voies.

## **2.8 Exigences réglementaires supplémentaires**

Comme décrit dans la section 2.7 du présent document, le *Règlement désignant les activités concrètes* de la LCEE 2012 s'applique au Projet. Cela nécessitera la soumission de cette description de projet à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale. De plus, les exigences réglementaires suivantes ont été prises en considération lors des phases de planification du Projet :

### **Fédérales**

- *Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs* (LCOM)

- La LCOM interdit spécifiquement de faire du tort aux oiseaux migrateurs et de perturber ou détruire leurs nids et leurs œufs.
- *Loi sur les espèces en péril (LEP)*
  - Les espèces figurant sur la liste de la LEP doivent être protégées de toute nuisance due aux travaux de construction, d'exploitation ou de déclassement du Projet. Il est illégal de tuer, de faire du tort, de harceler, de capturer ou s'emparer de quelque façon que ce soit d'un individu de toute espèce figurant sur la liste de la LEP.
- *Loi sur la sécurité ferroviaire*
  - Voir ci-dessous à la section intitulée « Provinciales » la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.
- *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*
  - Voir ci-dessous à la section intitulée « Provinciales » la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*.

### **Provinciales**

Le Projet n'est pas considéré comme une activité de ressource énergétique (telle que définie à la section 1(1)(i/j) de la *Responsible Energy Development Act* [loi sur le développement responsable de l'énergie]); par conséquent, Alberta Environment and Parks (AEP) détient l'autorité quant aux exigences sur le Projet relatives à la *Environmental Protection and Enhancement Act* (EPEA) (loi sur la protection et l'amélioration de l'environnement) et à la *Water Act*.

- EPEA
  - Le Projet est une activité telle que définie à l'article 9 (1) de la liste des activités de l'EPEA, parce qu'elle nécessite une approbation en vertu de la *Water Act* pour perturbation d'un milieu humide.
  - Le Projet ne relevant pas des activités identifiées à la liste 1 (divisions 1, 2 et 3) de la Règlementation de désignation des activités de l'EPEA, aucune approbation industrielle n'est requise.
  - Le Projet n'est pas une activité obligatoire ou exemptée, telle que définie dans la Règlementation sur l'évaluation environnementale (Activités obligatoires et exemptées). Une évaluation de l'impact sur l'environnement (EIE) provinciale n'est pas requise (décision du 2 décembre 2015).
  - Selon la section 110(1) de la division 1 sur les rejets de substances en général de l'EPEA, l'AMRT doit signaler le rejet de toute substance dans l'environnement.
  - Le bassin de gestion des eaux pluviales associé au Projet devra faire l'objet d'un enregistrement auprès de l'EPEA.
  - Compte tenu de ce qui précède, l'AMRT a sollicité le directeur et une évaluation d'impact sur l'environnement à l'échelon provincial n'est pas requise (décision du 2 décembre 2015).
- Demande conjointe *Terres publiques/Water Act* auprès de l'AEP pour perturbation d'un milieu humide.
  - On s'attend à ce que le Projet perturbe des milieux humides; une demande conjointe (*Terres publiques/Water Act* auprès de l'AEP) est requise.
  - La décision de l'AEP est nécessaire pour déterminer si les milieux humides touchés peuvent être réclamés par la Couronne (déclenchant la *Public Lands Act*).

- Permis selon la Directive 056 de l'AER
  - Le Projet n'est pas un développement énergétique de l'industrie pétrolière tel que défini dans la Directive; aucun permis n'est requis.
- Certificat d'exploitation industrielle de l'*Alberta Railway Act*
  - L'AMRT a reçu l'approbation de l'administration ferroviaire (Alberta Transportation) au regard de la section 5 de la 1<sup>re</sup> partie. Dans le cadre de cette approbation, l'AMRT élaborera et mettra en œuvre un système de gestion de la sécurité et des règles d'exploitation.
  - L'*Alberta Railway Act* inclut les exigences fédérales contenues dans la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* de Transports Canada et la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.
- Autorisation en vertu de l'*Historical Resources Act* (HRA) de l'ACT
  - L'emplacement des terres du Projet ne contient aucune ressource de valeur historique (RVH) indiquant un potentiel restreint en raison de préoccupations concernant des ressources historiques (ACT, 2015). L'autorisation au regard de la HRA a été obtenue le 18 juin 2015.
  - Dans le cas peu probable qu'une ressource historique est découverte pendant la construction ou l'exploitation du Projet, la découverte sera signalée immédiatement à l'ATC conformément à l'article 31 de la HRA.

### **Municipales**

- Comté de Lamont
  - Une demande de permis de développement a été présentée au comté de Lamont en septembre 2015, comportant toute l'information sur le plan du Projet (AMRT, 2015a). Le comté de Lamont a approuvé cette demande le 6 novembre 2015 avec une liste d'exigences de soumission. Ces dernières seront présentées par l'AMRT avant les travaux.
  - L'AMRT collaborera avec le comté pour obtenir des accords d'utilisation de route et établir une planification d'intervention d'urgence.

## 2.9 Phases et calendrier du Projet

Le tableau suivant récapitule les échéances prévues pour les phases du Projet.

Phase du Projet	Dates prévues de début/fin
Étude de définition	3 <sup>e</sup> trimestre 2013 à 2 <sup>e</sup> trimestre 2014 (terminé)
Conception préliminaire	3 <sup>e</sup> trimestre 2014 à 3 <sup>e</sup> trimestre 2015 (terminé)
Approbations et permis réglementaires	1 <sup>er</sup> trimestre 2014 à ce jour
Conception détaillée et DDP	4 <sup>e</sup> trimestre 2015 à 1 <sup>er</sup> trimestre 2016
Démarrage : amélioration de l'accès à l'entrée sud-ouest du site, remorque servant de bureau/installations pour les employés, stationnement, etc.	1 <sup>er</sup> au 2 <sup>e</sup> trimestre 2016
Travaux temporaires : équipement de construction et entreposage de matériaux	2 <sup>e</sup> trimestre 2016
Travaux permanents	
1) Élimination de la couche arable et préparation de site	2 <sup>e</sup> trimestre 2016
2) Drainage du site et bassin pluvial	2 <sup>e</sup> trimestre 2016
3) Construction de la plateforme	2 <sup>e</sup> au 3 <sup>e</sup> trimestre 2016
4) Alimentation électrique du site	2 <sup>e</sup> trimestre 2016
5) Installation des branchements de voie principale du CN	2 <sup>e</sup> trimestre 2016
6) Construction des voies et des branchements	3 <sup>e</sup> au 4 <sup>e</sup> trimestre 2016 et 2 <sup>e</sup> trimestre 2017
7) Ballast et voie de surface	4 <sup>e</sup> trimestre 2016 et 2 <sup>e</sup> trimestre 2017
8) Éclairage et clôture	1 <sup>er</sup> trimestre 2017
Mise en service et démarrage de l'exploitation	1 <sup>er</sup> et 2 <sup>e</sup> trimestre 2017
Désaffectation et fermeture	Minimum de 25 ans après la mise en service et le démarrage (pendant ou après 2042).

### **Déclassement et fermeture**

La durée d'exploitation prévue pour l'installation du Projet est d'au moins 25 ans. À la fin du cycle de vie de l'installation, elle pourra être réorientée à d'autres fins desservies par rail. La configuration envisagée est adaptée à un terminal de chargement doté d'une capacité de longueur de train adaptée aux opérations des temps modernes.

Une fois le Projet déclassé, il sera rendu à un « potentiel territorial équivalent ». Les activités de déclassement du Projet comprendront le retrait des voies et des autres infrastructures (comme les routes d'accès et les bâtiments), la réhabilitation environnementale partout où ce sera nécessaire et la restitution du Projet à des terres à capacité agricole.

La construction du Projet supposera aussi la création d'un nouveau bassin et certaines modifications au drainage du site. Lors du déclassement, le Projet fera l'objet d'une évaluation pour déterminer la meilleure approche de réhabilitation susceptible d'engendrer les effets les moins négatifs sur l'environnement. La restitution du paysage du Projet et de son drainage à leur état préalable peut potentiellement avoir des effets négatifs sur l'habitat couvrant la propriété qui aura été en place depuis de nombreuses années. L'AMRT envisage de prendre les terres voisines comme base représentative pour ramener le site au plus près de son état préalable au développement.

Il est envisagé, lors des activités d'élimination de la couche arable que celle-ci soit conservée dans une « berme » sur le périmètre du Projet, dans la mesure du possible. La couche arable de la berme du périmètre sera disponible au moment du déclassement et servira à réhabiliter les infrastructures telles que les routes d'accès, l'espace occupé par la remorque servant de bureau et le parc de stationnement, et les voies nivelées pour permettre la croissance végétale sur les zones réhabilitées.

Les matériaux des voies seront récupérés et remis en service par l'intermédiaire des agences habituelles de courtage de matériel ferroviaire d'occasion. Ces éléments comportent les matériaux réutilisables tels que les rails, les traverses, les éclisses et le ballast. Les matériaux de rebut seront également vendus pour recyclage ou élimination, le cas échéant, par un sous-traitant agréé. La remorque servant de bureau sera retirée du site pour réutilisation ou élimination. Les petits outils de réparation des voies et les pièces des équipements des wagons seront emportés pour réutilisation par l'Exploitant du Projet. À compter de la décision de fermer les installations du Projet, il est prévu que le déclassement prenne environ un an.

### 3. EMPLACEMENT DU PROJET

Le site se situe à 53,7839 degrés de latitude et -112,8450 de longitude, à environ 3 km au nord-ouest de la ville de Lamont, en Alberta. Le Projet envisagé se trouve dans les quarts nord-ouest et sud-ouest (LSD 6, 11, 12, 13, 14) de la section 25-55-20 W4M. L'AMRT possède les droits de surface d'une part du LSD 6 et de la totalité des LSD 11, 12, 13 et 14.

Les cartes de l'annexe A présentent le Projet en lien avec les zones sensibles sur le plan environnemental, les ressources de valeur historique, les cours et les plans d'eau, les composants de transport linéaires et autres, les caractéristiques de l'utilisation du sol, les communautés autochtones, les terres fédérales et les limites provinciales, les communautés, les résidences et les pêches voisines.

Deux résidences permanentes jouxtent le Projet : l'une sur le côté ouest du chemin de concession 201, l'autre à la limite sud des voies ferrées du CN. Le comté de Lamont définit la zone de référence pour consultation à un rayon de 1 500 mètres autour du Projet. La consultation des occupants des résidences situées dans un rayon de 1,6 km du Projet fait partie des plans de consultation d'AMRT.

Le Projet se situe à l'intérieur de la zone du Traité n° 6. Les groupes autochtones qui pourraient avoir revendiqué des territoires traditionnels dans la zone du Projet ont été notifiés; une liste complète de ces groupes se trouve dans la section 6 du présent document.

Le Projet proposé ne se trouve sur aucune terre fédérale. Les terres fédérales les plus proches sont le Parc national Elk Island, à 7,2 km au sud. On ne s'attend pas à ce que le projet provoque des changements dans ce parc national ni sur quelque terre fédérale que ce soit.

Le Projet se situe dans le secteur de politique d'industrie lourde du centre industriel de l'Alberta, il est actuellement classé comme affecté à l'industrie lourde. Le Comté de Lamont reconnaît également cette zonalité et formule des recommandations sur la base de cette désignation.

Le Projet se trouve dans la juridiction du plan structural de quartier (PSQ) 676/07 du centre industriel de l'Alberta dans le comté de Lamont (Comté de Lamont, 2008). Selon la définition du PSQ, le Projet se situe dans le secteur de politique d'industrie lourde/moyenne. Le PSQ comprend les lignes directrices de conformité aux activités industrielles lourdes/moyennes comme suit :

- L'activité doit être conforme à toutes les approbations et exigences municipales, provinciales et fédérales.
- Une zone tampon sera établie et maintenue entre l'activité industrielle et les voisins adjacents.
- La nature de la zone tampon sera déterminée en consultation avec le promoteur et le comté.
- Le promoteur prendra en considération tous les usages actuels du sol dans la zone d'intérêt (y compris l'industrie et l'agriculture) et envisagera même le partage de terres.

Toutes les directives pour ce secteur de politique ont été prises en considération lors du processus de demande de développement soumis par AMRT au comté de Lamont.

Le Projet se trouve aussi au sein de la région de planification d'utilisation du sol de Saskatchewan Nord définie par l'AEP. Le Plan régional de Saskatchewan Nord n'est pas terminé; la consultation de phase 1 (avec « le Conseil consultatif régional, les groupes de Premières Nations et des Métis, les parties prenantes, les municipalités et le public ») a été terminée récemment (AEP, 2015a).

#### **4. IMPLICATION FÉDÉRALE**

Aucun soutien financier des autorités fédérales n'est proposé ni attendu pour le Projet. Aucune terre fédérale n'est requise pour réaliser le Projet. Aucun permis, licence ou autorisation des instances fédérales ne sont requis pour mener à bien le Projet.

## 5. EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Cette section résume les renseignements de base sur l'environnement recueillis pour le Projet. Cela comprend une évaluation par un expert certifié en environnement aquatique (Mainstream Aquatics, 2015), une étude préliminaire des caractéristiques environnementales (Opus Stewart Weir, 2015), une évaluation préalable à la perturbation du site (EPPS) (IEL, 2015a), une évaluation géotechnique du site (Opus Stewart Weir, 2014), et une évaluation environnementale du site de Phase I (IEL, 2015c). Les renseignements recueillis ont été utilisés pour déterminer les effets sur l'environnement causés par le Projet.

### 5.1 Qualité de l'air

La qualité de l'air dans la zone du Projet est gérée par le Fort Air Partnership (FAP), qui exploite les stations de surveillance constante de la qualité de l'air de Lamont, de Bruderheim et du Parc national Elk Island ainsi que de nombreuses stations passives dans tout le Comté de Lamont. Les stations FAP de Lamont, de Bruderheim et d'Elk Island assurent une surveillance continue du dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>), du dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), de l'ozone (O<sub>3</sub>), des hydrocarbures totaux (HC), du méthane (CH<sub>4</sub>), des hydrocarbures autres que le méthane (HCAM) et les matières particulaires respirables (PM<sub>2,5</sub>). De ces composés et à ces stations, seuls les PM<sub>2,5</sub> ont dépassé les normes au cours de l'année de référence 2014 et ces dépassements étaient dus à des événements régionaux influant sur la qualité de l'air (transport de la fumée d'incendies de forêt et conditions d'inversion de température à grande échelle) ou à des activités de récolte (FAP, 2015).

La construction du Projet devrait contribuer à une hausse temporaire et locale des émissions de poussière et d'échappement. Les émissions liées à l'exploitation du Projet devraient comprendre les émissions habituelles de courte durée découlant du fonctionnement des locomotives diesel; ces émissions devraient influencer sur la qualité de l'air localement dans un rayon maximal d'environ 2 km autour du Projet.

Les émissions de gaz à effet de serre émanant de la construction et de l'exploitation du Projet devraient être négligeables en comparaison avec les pratiques industrielles autour du Projet et les émissions de la province (Section 2.4.1).

Considérant les données sur la qualité de l'air dans la région, le zonage industriel du Projet, et une exploitation similaire autour du Projet, les émissions d'air liées à l'exploitation du Projet ne devraient pas influencer sur la qualité de l'air dans la région.

Aucun effet négatif sur la qualité de l'air lié au Projet n'est à prévoir.

### 5.2 Bruit

Les impacts régionaux de bruit sont dirigés par le plan de gestion régional du bruit « Regional Noise Management Plan » (RNMP) de l'association Northeast Capital Industrial (NCIA). Certains effets de bruit au niveau local dus aux activités du Projet sont attendus : les manœuvres des wagons, le couplage, la marche au ralenti et le fonctionnement des locomotives. On ne s'attend pas à ce que ces bruits soient réguliers et constants, et leur fréquence dépendra de la durée d'entreposage des wagons à l'installation du Projet. On s'attend à ce que le bruit généré à l'installation du Projet survienne dans la journée, du lundi au vendredi (quatre à cinq heures par jour, et deux ou trois jours par semaine).

Des opérations en dehors des horaires et des jours de la semaine sont susceptibles de survenir à cause : des manœuvres du CN à destination et en provenance de l'installation du Projet; de l'utilisation des locomotives du CN, et de l'entrée ou la sortie des wagons au ralenti; de situations d'urgence.

L'AMRT a préparé un Rapport d'atténuation du son (AMRTb, 2015) qui a été soumis au comté de Lamont le 26 novembre 2015. Ce rapport conclut que les effets de bruit provoqués par le Projet n'auront qu'une portée locale et non régionale, y compris pour le Parc national Elk Island. Dans le voisinage du Projet, les niveaux de bruit locaux sont dominés par le trafic de l'autoroute 15, mais incluent aussi des bruits ferroviaires et de sources industrielles. La région est zonée industrielle, donc les niveaux de bruit existants fluctuent entre 35 dBA et 50-60 dBA selon les activités à proximité. Cela correspond au niveau de bruit ambiant rural en Alberta. L'AMRT s'engage à mettre en place un programme d'atténuation du bruit qui comprend : une politique d'arrêt des locomotives (réduction de la marche au ralenti); des périodes de travail pendant les heures de clarté à l'exception des situations décrites ci-dessus; et des monticules de terre sur les côtés nord et est du Projet afin d'atténuer le bruit pour les récepteurs adjacents.

Aucun effet négatif dû au bruit lié au Projet n'est à prévoir. L'AMRT se conformera aux exigences du RNMP et assurera la surveillance du bruit conformément aux directives de la NCIA.

### 5.3 Sols

Le Projet est situé dans une zone qui a essentiellement servi au cours des 60 dernières années à la culture agricole et au pâturage ainsi que, plus récemment (les 15 dernières années), au traitement du pétrole et du gaz. L'empreinte du Projet se situe dans la zone 10 de corrélation des sols avec du Solonetz solodisé brun bien ou modérément bien drainé de la série des sols Camrose et Kavanagh, et du chernozem noir éluvié présent dans la série de sol d'Angus Ridge. Ces sols se sont développés sous de fines couches (terreau argileux) de matières d'origine de till glacial. L'empreinte du Projet a été cartographiée comme des sols de classe 4 par le Land Capability Rating System, c'est-à-dire des sols comportant de graves limitations pour l'agriculture qui restreignent la gamme des cultures ou requièrent des pratiques de conservation spéciales (AAF, 1995).

Un examen des caractéristiques du sol de référence a indiqué la présence de Solonetz solodisé noir (sols avec une salinité et sodicité naturelle) couvrant la majorité de la zone du Projet. La quantité et la qualité des sols en vue de leur réhabilitation peuvent donc être affectées par le Projet. Les sols seront sauvegardés et conservés à des fins de réhabilitation future.

Les mesures d'atténuation vont comprendre la limitation des activités de construction dans des conditions de sols trop humides. L'utilisation de la technique de soulèvement double ou triple lors du décapage du sol est recommandé pour s'assurer à ce que les conditions saline et / ou sodiques du sous-sol ne sont pas mélangés avec la terre arable pendant la construction. Les dépôts de terre auront une pente d'un maximum de 3-1 et seront situés loin des cours d'eau et plans d'eau. Les dépôts de terre seront revégétalisés avec des mélanges de semences approuvés.

La zone du Projet comprend un puits abandonné à 14-25 et un site de batterie active à 13-25; tous deux propriétés de Husky Oil Operations Ltd (Husky). Une étude de phase I sur l'évaluation environnementale du site (Environmental Site Assessment, ESA) a été menée et a identifié un risque potentiel de contamination des sols associés à ces sites (IEL, 2015c). Une évaluation supplémentaire est à l'étude afin d'évaluer l'étendue de la contamination potentielle au sein de la zone du Projet.

Le risque potentiel de contamination des sols est considéré comme faible lors des opérations normales du Projet. Les pratiques de gestion des carburants, fluides et déchets sont jugées adéquates pour prévenir le rejet de substances potentiellement toxiques. Les wagons entreposés sur le site du Projet seront vides ou ne contiendront que des résidus. Ils ne transporteront donc pas de produits dans des quantités qui pourraient être nocives si elles étaient libérées. De plus, les wagons ne seront pas lavés ni rincés sur le site du Projet.

Avec des mesures d'atténuation appropriées pour la durée totale du Projet, on ne s'attend à aucun effet indésirable sur les ressources du sol.

#### **5.4 Végétation**

Une évaluation du site pré-perturbation a été menée les 26 et 27 août 2015. Cela comprenait une évaluation de plantes rares, un relevé des mauvaises herbes et une classification des communautés végétales.

La majorité de l'empreinte du Projet sert aux cultures (essentiellement de l'orge), sauf une petite partie de terres de pâturage (sud-ouest du secteur 25-55-20 W4M). Aucun arbre, aucune couche végétale non vasculaire, ni aucune espèce inscrite sur la liste fédérale ou provinciale ne se trouvent sur l'empreinte du Projet. Les arbustes sont limités à une petite zone dans l'un des milieux humides saisonniers. Le chardon des champs et le laitron des champs (deux espèces sur la liste des mauvaises herbes nuisibles à l'échelle provinciale en Alberta) ont été repérés à l'intérieur de l'empreinte du Projet (IEL, 2015a). Les mesures d'atténuation pourraient comprendre une limitation de l'utilisation de zones tampons autour des plantes rares, ou la transplantation de ces dernières.

La zone centrale de la pose des voies proposées ne sera pas perturbée par l'empreinte du Projet, et conservera sa végétation dans la mesure du possible. Puisque la majorité de l'empreinte du Projet est cultivée et utilisée pour le pâturage, aucun effet négatif n'est à prévoir sur les espèces végétales. Si une des espèces végétales dont l'état de conservation est préoccupant venait à être découverte lors de la construction, des mesures d'atténuation seront mises en œuvre.

Pour prévenir la propagation des mauvaises herbes pendant la construction, des efforts seront déployés pour nettoyer l'équipement avant ou au moment de quitter les emplacements connus de mauvaises herbes.

Aucun effet négatif sur les espèces ou les communautés végétales lié au Projet n'est à prévoir.

#### **5.5 Milieux humides**

Une évaluation des milieux humides a été menée les 26 et 27 août 2015. Cinq milieux humides et un plan d'eau éphémère (il ne s'agit pas d'un milieu humide selon le Système de classification des terres humides de l'Alberta de 2015) se trouvent dans la zone du Projet. Ces milieux humides sont perturbés en raison de la culture et sont envahis par des espèces agronomiques. La superficie totale des milieux humides dans le site du Projet est de 7,640 ha; environ 4,9 ha (quatre des cinq milieux humides) seront directement touchés par le Projet.

Les portions de milieux humides qui ne sont pas directement touchées par l'empreinte du Projet pourraient souffrir des effets indirects découlant de la construction, y compris l'augmentation du ruissellement et de l'augmentation des charges de sédiments. Des mesures d'atténuation seront mises

en œuvre, y compris des clôtures anti-érosion, la délimitation des milieux humides, la construction dans des conditions de sécheresse ou de gel, et la reconfiguration pour faciliter le drainage naturel. Une proposition de remplacement des milieux humides sera également présentée, afin de compenser la perte de milieux humides et leur valeur.

Aucun effet négatif sur les zones humides lié au Projet n'est à prévoir.

## **5.6 L'eau**

Il y a un puits de produits pétroliers à l'intérieur de l'empreinte du Projet et un autre près du Projet, appartenant et exploités par Husky. Les impacts potentiels de ces installations sur l'eau sont en cours d'évaluation par Husky.

### **Hydrologie et qualité des eaux de surface**

La topographie préétablie de l'empreinte du Projet est globalement plate, avec une dépression à l'angle nord-est. Les contours topographiques montrent que le drainage naturel se trouve essentiellement au nord-est vers le ruisseau Lamont, à environ 480 m de l'angle nord-est de l'empreinte du Projet. Il n'y a pas de cours d'eau dans l'empreinte du Projet. Deux mares-réservoirs agricoles sont situées dans la partie sud de l'empreinte du Projet.

On ne s'attend pas à ce que le Projet ait un effet sur la quantité d'eau de surface dans les plans d'eau naturels. L'eau de surface ne sera pas utilisée pour les activités du Projet; il n'y aura donc pas d'effet direct sur sa quantité. La gestion des eaux pluviales du Projet devrait contrôler l'évacuation des eaux de ruissellement du site et l'évacuation se ferait sur la portion terrestre plutôt que directement vers le ruisseau Lamont. On ne s'attend pas à des modifications des quantités d'eau atteignant le ruisseau Lamont.

Selon l'exploitation normale du Projet, les répercussions prévues sur la qualité des eaux de surface seront négligeables. La gestion prévue des carburants, des fluides et des déchets devrait atténuer les rejets de ces substances dans l'environnement.

### **Ressources en eau souterraine**

Dans la région, les ressources en eau souterraine dans le substrat rocheux près de la surface se trouvent dans le grès de la rivière Belly ou de la formation de Bearpaw (Stein, 1976). Le substrat rocheux du Projet se compose de schiste et de grès à grains fins ou moyens (Opus Stewart Weir, 2014). La profondeur jusqu'au substrat rocheux du Projet varie, mais elle est généralement peu profonde, allant de 1,8 m à plus de 4,5 m sous la surface du sol (bgs) (Opus Stewart Weir, 2014).

Les sédiments superficiels du Projet se composent principalement de till sablonneux, limoneux et argileux (Opus Stewart Weir, 2014) et ne sont pas susceptibles d'avoir un rendement suffisant pour être des ressources en eaux souterraines.

Aucune répercussion sur la quantité d'eaux souterraines locales n'est prévue. Les eaux souterraines ne seront pas utilisées pour le Projet et il n'y aura pas de développement profond, de fondations ni de tranchées.

En fonctionnement normal, les risques d'effets indésirables potentiels sur la qualité des eaux souterraines sont considérés comme négligeables à faibles. Les pratiques de gestion du carburant, des fluides et des déchets pour le Projet sont jugées adéquates pour prévenir les rejets de substances potentiellement toxiques. Les wagons entreposés sur le site du Projet seront vides ou ne contiendront que des résidus, ils ne transporteront donc pas de produits dans des quantités pouvant être nuisibles si elles étaient rejetées. En outre, les wagons ne seront pas lavés ni rincés sur le site du Projet.

Aucun effet négatif sur les eaux de surface ou souterraines lié au Projet n'est prévu.

## 5.7 Les poissons et leur habitat

Une évaluation QAES (Évaluation par un expert certifié en environnement aquatique) n'a identifié aucun cours d'eau contenant des poissons ou habitat de poissons dans l'empreinte du Projet (Mainstream Aquatics, 2015). Sur la foi de ces résultats, le Projet ne devrait pas avoir d'effet néfaste sur le poisson et son habitat (y compris ceux définis dans la *Loi sur les pêches*).

L'écoulement en surface sur la zone du Projet est en direction nord-est et sera recueilli dans un système de gestion des eaux pluviales (AECOM, 2015). La décharge du système de gestion sera par ruissellement jusqu'au ruisseau Lamont, un petit cours d'eau intermittent dont le potentiel d'habitat du poisson et la connectivité naturelle à la zone du Projet sont grandement limités. Le système de gestion des eaux pluviales est conçu pour réduire la charge de matières en suspension avant de rejeter l'eau.

Aucun effet négatif sur les poissons et leur habitat tel que défini dans la *Loi sur les pêches* n'est prévu.

## 5.8 La faune

Une évaluation du site pré-perturbation été menée les 26 et 27 août 2015. Cela comprenait une évaluation de la faune et de l'habitat faunique. Il n'y a aucune occurrence antérieure d'espèces sauvages dans un rayon de 1 km autour du Projet (AEP 2015b,) ni d'inquiétude concernant la gestion ou la conservation des espèces observées dans l'empreinte du Projet (IEL, 2015).

Aucun oiseau migrateur ni de nids n'a été identifié sur le site. Le Projet se situe dans la zone de nidification B4; le point culminant de la période de nidification des oiseaux migrateurs sur les milieux humides et les habitats ouverts dans la zone B4 est entre le 15 mai et le 16 juillet.

La zone centrale de la pose des voies proposées ne sera pas perturbée par l'empreinte du Projet et conservera sa végétation dans la mesure du possible. Étant donné que le défrichage est prévu pendant le point culminant de la période de nidification des oiseaux migrateurs, des recensements non intrusifs de nids seront effectués avant le défrichage. La zone du Projet est considérée comme un « simple habitat », ou une zone où les lignes directrices d'Environnement Canada recommandent qu'un recensement de nids soit mené à bien sans provoquer de perturbations involontaires (Environnement Canada, 2014b).

Le Projet se trouve à l'intérieur de l'aire de répartition de rapaces sensibles comme le pygargue à tête blanche et du tétra à queue fine. Le pygargue à tête blanche (*Haliaeetus leucocephalus*) et le tétra à queue fine (*Pedioecetes phasianellus*) sont tous deux classés comme « sensibles » dans le *General Status of Alberta Wild Species*, l'aigle à tête blanche est protégé par l'*Alberta Wildlife Act*, et aucun des deux n'est inscrit à la LEP. La présence des deux espèces sera confirmée pendant l'inventaire des nids avant le début du Projet.

Bien que la zone du Projet soit perturbée et cultivée, aucun effet négatif sur les espèces inscrites à la LEP et leur habitat n'est prévu. Si des espèces soulevant des inquiétudes sur le plan de la conservation ou de leur habitat sont identifiées pendant l'inventaire des nids avant le début du Projet, des plans d'atténuation seront élaborés avec les instances de réglementation.

### **5.9 Changements environnementaux sur les terres fédérales**

Aucun changement n'est prévu sur les terres fédérales lors des phases de construction, d'exploitation ou de déclassement du Projet. Le Projet devrait surtout produire des effets locaux quant au bruit et à la qualité de l'air, mais ne devraient pas avoir d'impacts sur le Parc national Elk Island.

### **5.10 Effets sur les peuples autochtones**

Aucun effet sur les peuples autochtones dû à des modifications de l'environnement biophysique et socioéconomique n'est à prévoir, considérant que le Projet est situé dans une zone d'industrie lourde et sur des terres privées, et entouré d'un développement industriel existant.

Le Projet a obtenu l'autorisation de l'ACT de la HRA, le 18 juin 2015. L'emplacement du Projet (section 25-55-20 W4M) ne contient pas de HRV indiquant des problèmes potentiels de ressources historiques. Aucun effet du Projet sur le patrimoine culturel ou sur les ressources historiques, archéologiques, paléontologiques ou architecturales n'est prévu.

## 6. ENGAGEMENT DU PROMOTEUR ET CONSULTATION AVEC LES GROUPES AUTOCHTONES

Le Projet se situe sur les terres appartenant à l'AMRT dans le centre industriel de l'Alberta. Le Projet ne devrait pas avoir d'impact sur le territoire traditionnel revendiqué des groupes autochtones.

L'AMRT a notifié l'ensemble des groupes autochtones répertoriés ci-dessous le 22 ou 29 Janvier 2016. Les dossiers de notification ont été envoyés aux groupes autochtones pour fournir des informations et leur offrir la possibilité de commenter le Projet.

- Administration de la Première Nation d'Alexander
- Nation Crie d'Enoch
- Première Nation d'Ermenskin
- Première Nation de Paul
- Première Nation de Whitefish Lake
- Première Nation de Chipewyan Prairie Dene
- Première Nation de Fort McMurray
- Première Nation de Foothills Ojibway
- Tribu des Gens-du-Sang
- Nation Piikani
- Nation Siksika
- Association Tribale Stoney
- Nation Tsuu T'ina
- Nation Métisse d'Alberta, Région 4
- Établissement Métis de Buffalo Lake
- Établissement Métis de Kikino
- Nation Crie de Saddle Lake
- Nation Crie de Kehewin
- Nation Sioux d'Alexis Nakota
- Nation Crie de Beaver Lake
- Nation Métisse d'Alberta, Région 1
- Nation Métisse d'Alberta, Région 2
- Première Nation de Montana
- Nation Crie de Samson
- Gens-du-Louis Bull

Si l'on en arrive à la conclusion que la consultation avec les groupes autochtones est nécessaire ou si un groupe autochtone auto-identifié manifeste de l'intérêt pour le Projet, l'AMRT élaborera un plan de consultation pour assurer une communication ouverte et constructive et établir un engagement entre toutes les parties concernées. Le plan de consultation des Autochtones présentera les méthodes et les approches utilisées pour le partage et la collecte d'informations ainsi que l'émission de commentaires sur le Projet. La consultation commencerait dès que possible avant la construction du Projet. Le calendrier de consultation sera préparé avec la contribution des instances de réglementation et des communautés autochtones. Deux réponses ont été reçues. Le statut du projet, l'emplacement et les opportunités économiques potentielles ont été discutées avec la Nation Crie de Saddle Lake. De plus, l'Établissement Métis de Buffalo Lake a demandé des éclaircissements quant à la position exacte du Projet; l'AMART a rempli cette demande. La communication avec ces parties se poursuit.

## 7. CONSULTATION DU PUBLIC ET DES AUTRES PARTIES

Les propriétaires des terres se trouvant à moins de 1,6 km du Projet ont été consultés lors de réunions avec des représentants d'AMRT. En outre, une journée porte ouverte a été organisée par l'AMRT le 6 novembre 2015 dans la caserne de pompiers de Bruderheim avec environ 40 participants. Les commentaires et les préoccupations exprimées par les propriétaires ont généralement porté sur la circulation, le bruit, la gestion et le drainage de l'eau, et les interventions d'urgence.

Grâce au dialogue existant et continu avec les résidents du voisinage, l'AMRT entend développer des mesures d'évitement et d'atténuation, acceptables pour toutes les parties, avec le comté de Lamont, le CN et l'exploitant, CNPRS.

L'AMRT prévoit aussi parachever son travail de sensibilisation auprès de la communauté et de communication avec le personnel des services d'urgence du comté de Lamont et d'autres premiers intervenants, afin de garantir une parfaite connaissance de :

- la nature des wagons entreposés dans l'installation du Projet;
- divers plans d'intervention d'urgence mis en place sur les wagons de résidus (wagons vides qui ont contenu des marchandises dangereuses) ainsi que le plan d'intervention d'urgence de l'installation du Projet;
- tout autre facteur de risque pouvant être identifié afin d'atténuer le risque et le danger pour le grand public.

L'AMRT a maintenu un dialogue constant avec Alberta Transportation, le comté de Lamont, Husky Oil Operations Ltd, le CN, l'Alberta Industrial Heartland Association et des représentants de l'ACT et de l'AEP. Les approbations réglementaires pour ce Projet sont requises par plusieurs organismes provinciaux et municipaux de réglementation (voir la section 2). Ces parties prenantes devront être consultées lors de la phase d'autorisation réglementaire du Projet.

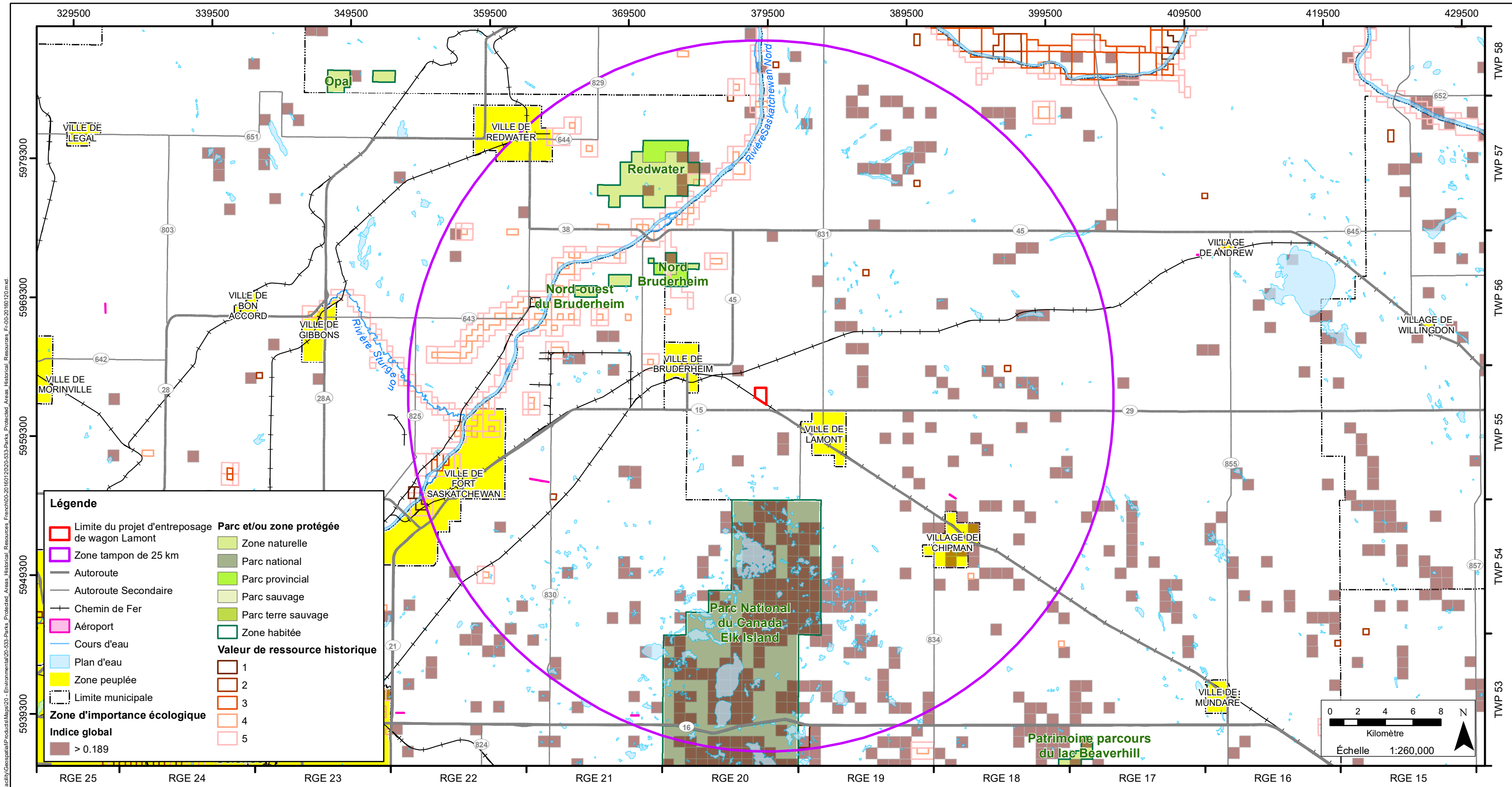
## 8. RÉFÉRENCES

- Agriculture et Agroalimentaire Canada (AAF). 1995. Land Suitability Rating System for Agricultural Crops. 1. Petites céréales de printemps Bulletin technique 1996-6E. Disponible sur <http://sis.agr.gc.ca/cansis/publications/manuals/1995-lsrs/lrs.pdf> (consulté le 19 novembre 2015)
- AECOM. 2015. Centre de logistique de fret ferroviaire – Plan de gestion des eaux pluviales du comté de Lamont. Rapport réalisé pour Alberta Midland Railway Terminal Ltd en août 2015. Projet N° 60312878.
- Alberta Environment and Parks (AEP). 2015a. Cadre réglementaire pour l'utilisation des terres, plans régionaux, Région du Saskatchewan Nord. Disponible sur <https://landuse.alberta.ca/RegionalPlans/NorthSaskatchewanRegion/Pages/default.aspx> (consulté le 9 novembre 2015).
- AEP. 2015b. Fisheries and Wildlife Management Information System. Disponible sur <http://esrd.alberta.ca/fish-wildlife/fwmis/access-fwmis-data.aspx> (consulté le 9 novembre 2015).
- Alberta Midland Railway Terminal Ltd. (AMRT). 2015. Alberta Midland Railway Terminal. Proposition d'entreposage de wagons Rapport d'atténuation du son. Soumis au comté de Lamont le 26 novembre 2015.
- Brooks, K.M. 2004. Polycyclic aromatic hydrocarbon release from creosote-treated railway ties into ballast and adjacent wetlands. Document de recherche FPL-RP-617. Madison, WI : U.S. Department of Agriculture, Forest Service, Forest Project Laboratory, 53 p.
- Environnement Canada. 2014a. Périodes de nidification générales d'oiseaux migrateurs au Canada. Disponible sur [https://www.ec.gc.ca/paom-itmb/default.asp?lang=En&n=4F39A78F-1#\\_fig03\\_1](https://www.ec.gc.ca/paom-itmb/default.asp?lang=En&n=4F39A78F-1#_fig03_1) (consulté le 9 novembre 2015)
- Environnement Canada. 2014b. Informations techniques. Enjeux spécifiques -- Liés à la détermination de la présence de nids. Disponible sur [https://www.ec.gc.ca/paom-itmb/default.asp?lang=En&n=8D910CAC-1#\\_03\\_1](https://www.ec.gc.ca/paom-itmb/default.asp?lang=En&n=8D910CAC-1#_03_1) (consulté le 19 janvier 2016).
- Fort Air Partnership (FAP). 2015. Synthèse des informations et rapport sur le réseau annuel de contrôle de la qualité de l'air ambiant 2014. Disponible à <http://www.fortair.org/resources/reports/> (consulté le 19 janvier 2016).
- Integrated Environments (2006) Ltd. (IEL). 2015a. Projet d'évaluation préalable à la perturbation du site : Alberta Midland Railway Terminal (Sud). Rapport préparé pour Pembina Pipeline Corporation.
- IEL. 2015b. Rapport d'évaluation et d'impact de zone humide d'Alberta Midland Railway Terminal Ltd. Rapport réalisé pour Alberta Midland Railway Terminal Ltd.
- Comté de Lamont. 2008. Plan d'aménagement de secteur du centre industriel de l'Alberta. Disponible sur <http://www.lamontcounty.ca/document/show/13326> (consulté le 12 novembre 2015).
- Mainstream Aquatics. 2015. Pembina Alberta Midland Railway Terminal South – Qualified Aquatic Environmental Specialist Assessment. Rapport préparé pour Integrated Environments (2006) Ltd. Fichier N° : 15015.

Opus Stewart Weir. 2014. Geotechnical site investigation, Proposed Rail Track & Spur NW 25-55-20 W4M, Lamont County Alberta. Rapport élaboré pour Heggie Grain, 28 janvier 2014. Fichier N° ED64 37019 « C ».

Stein, R. 1976. Hydrogeology of the Edmonton area (northeast segment), Alberta. Alberta Research Council, Rapport 76-1.

## **ANNEXE A   CARTES**



**Légende**

- Limite du projet d'entreposage de wagon Lamont
- Zone tampon de 25 km
- Autoroute
- Autoroute Secondaire
- Chemin de Fer
- Aéroport
- Cours d'eau
- Plan d'eau
- Zone peuplée
- Limite municipale
- Parc et/ou zone protégée
- Zone naturelle
- Parc national
- Parc provincial
- Parc sauvage
- Parc terre sauvage
- Zone habitée
- Valeur de ressource historique
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- Zone d'importance écologique
- Indice global
- > 0.189

0 2 4 6 8 N  
Kilomètre  
Échelle 1:260,000



**Projet d'entreposage de wagon Lamont  
Nord-ouest et Sud-ouest de la section 25-55-20 W4M  
Parcs, zone protégée, et ressources historique**



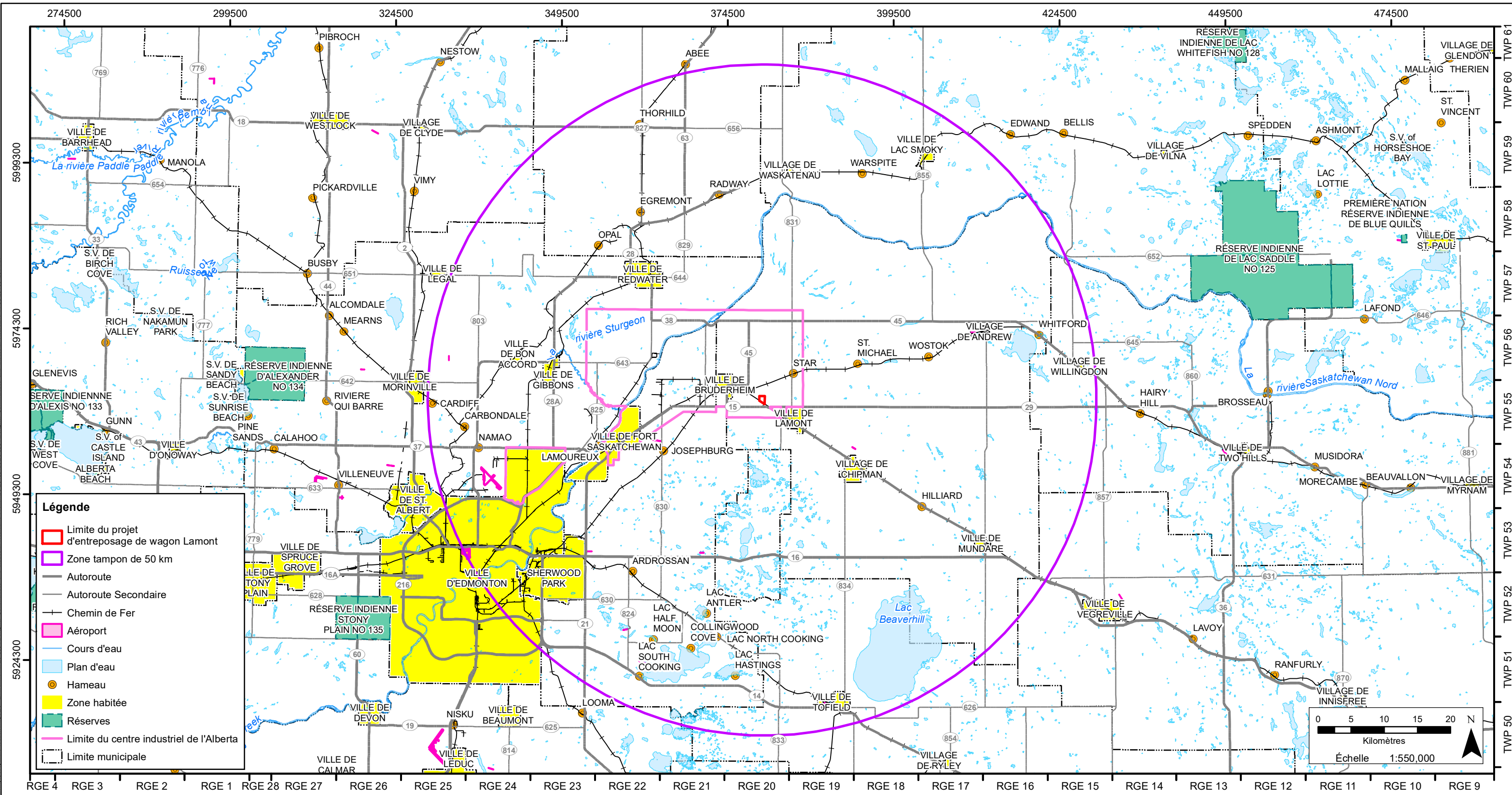
L'usage de cette carte est réservé uniquement à la société d'aménagement Alberta Midland Railway Terminal Ltd. Integrated Environments (2006) Ltd. n'assume aucune responsabilité quant au contenu de cette carte. Bien qu'il n'y ait aucune raison de croire que des données erronées puissent avoir été utilisées pour créer ce produit, les utilisateurs sont avisés que des erreurs pourraient être présentes dans la carte.

Projection: NAD 1983 UTM Zone 12N  
L'échelle est de 1:260,000 lorsque la carte est imprimée sur une page de 11" X 17"

Numéro de figure	1	Numéro de projet (IEL)	16424
Révision	00	Date	20 Jan 2016
		Auteur	JC

Source: Parcs: AltaLIS 2008; Hydrologie: AltaLIS 2014; Chemin de fer: Natural Resources Canada 2013; Autoroutes, Limites municipales, Hamlets, Zones peuplées: AltaLIS 2015

Document Path: U:\Projects\16424 Alberta Rail - Fort Saskatchewan Rail Facility\Geospatial\Products\Mapa\20 - Environmental\20-533-Parks Protected Areas\_Historical Resources\_French\00-20160120C-533-Parks Protected Areas\_Historical Resources\_French\00-20160120.mxd



Projet d'entreposage de wagon Lamont  
Nord-ouest et Sud-ouest de la section 25-55-20 W4M  
**Communautés autochtones et la limite du centre industriel**

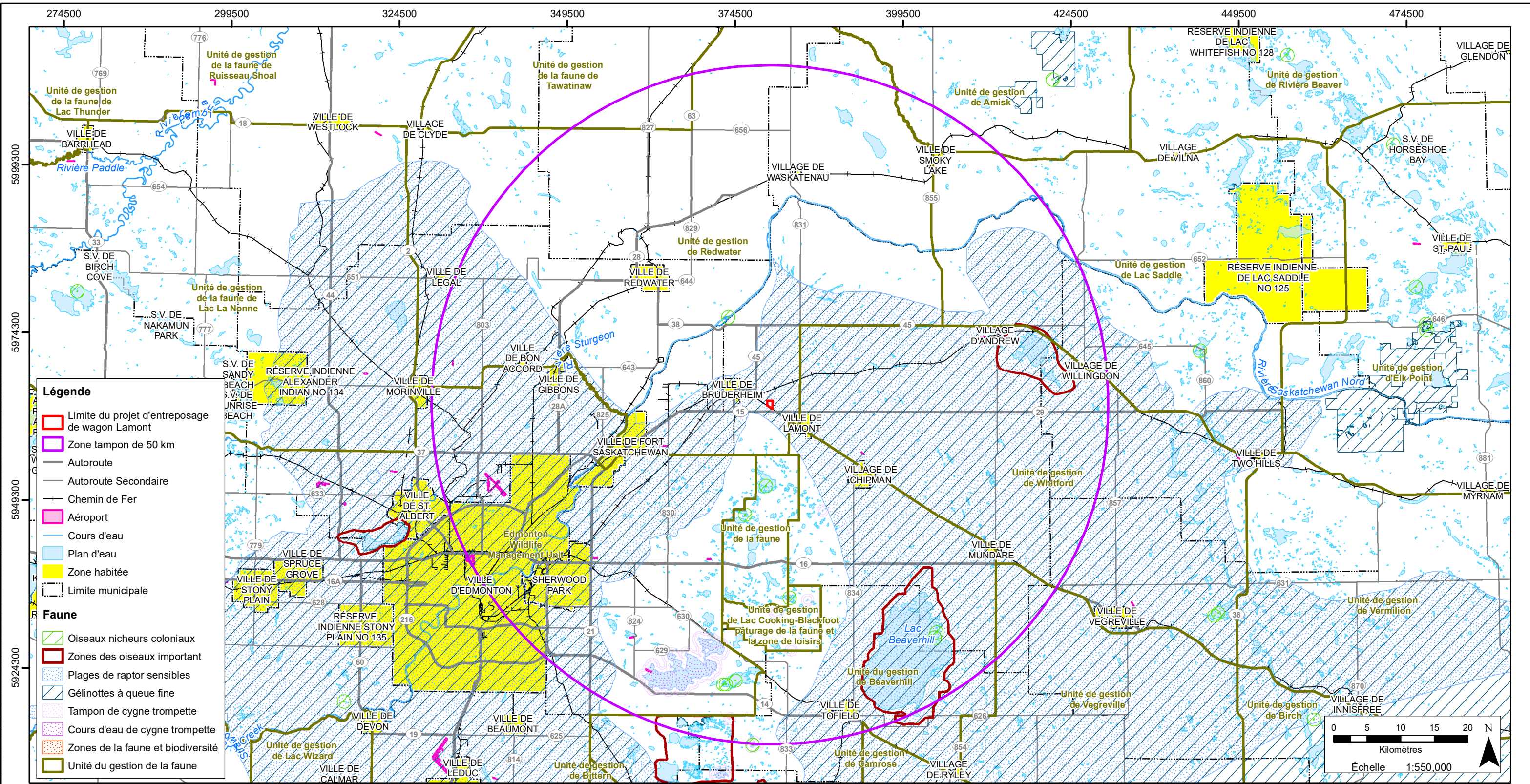


L'usage de cette carte est réservé uniquement à la société d'aménagement Alberta Midland Railway Terminal Ltd. Integrated Environments (2006) Ltd. n'assume aucune responsabilité quant au contenu de cette carte. Bien qu'il n'y ait aucune raison de croire que des données erronées puissent avoir été utilisées pour créer ce produit, les utilisateurs sont avisés que des erreurs pourraient être présentes dans la carte.

Projection: NAD 1983 UTM Zone 12N  
L'échelle est de 1:550,000 lorsque la carte est imprimée sur une page de 11" X 17"

Numéro de figure	2	Numéro de projet (IEL)	16424
Révision	00	Date	20 Jan 2016
		Auteur	JC

Source: Parcs: AltaLIS 2008; Hydrologie: AltaLIS 2014; Chemin de fer: Natural Resources Canada 2013; Autoroutes, Limites municipales, Hamlets, Zones peuplées: AltaLIS 2015



**Projet d'entreposage de wagon Lamont  
Nord-ouest et Sud-ouest de la section 25-55-20 W4M  
Faune et zones sensibles**

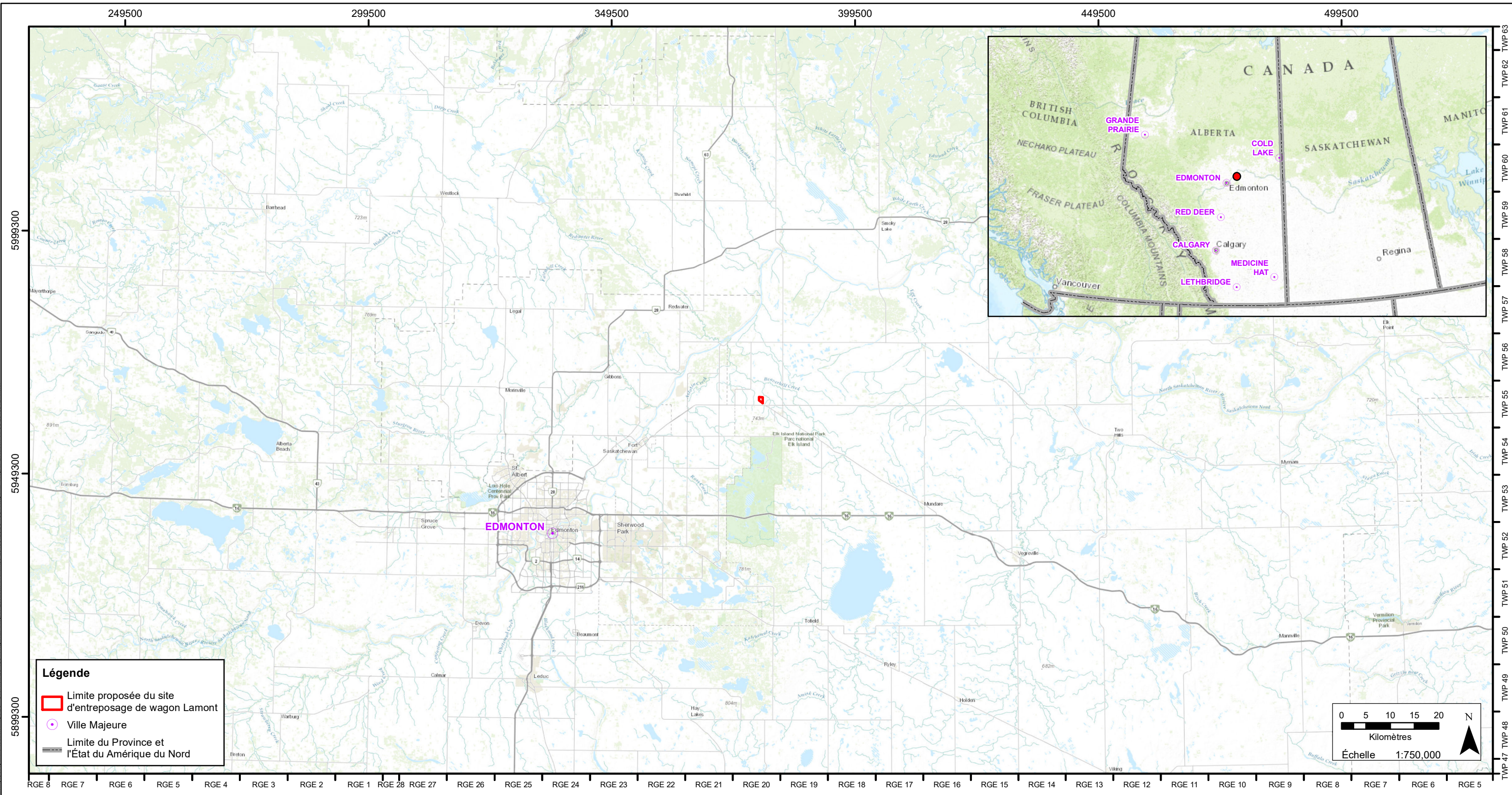


L'usage de cette carte est réservé uniquement à la société d'aménagement Alberta Midland Railway Terminal Ltd. Integrated Environments (2006) Ltd. n'assume aucune responsabilité quant au contenu de cette carte. Bien qu'il n'y ait aucune raison de croire que des données erronées puissent avoir été utilisées pour créer ce produit, les utilisateurs sont avisés que des erreurs pourraient être présentes dans la carte.

Projection: NAD 1983 UTM Zone 12N  
L'échelle est de 1:550,000 lorsque la carte est imprimée sur une page de 11" X 17"

Número de figure	3	Número de projet (IEL)	16424
Révision	00	Date	20 Jan 2016
		Auteur	JC

Source: Parcs: AltaLIS 2008; Hydrologie: AltaLIS 2014; Chemin de fer: Natural Resources Canada 2013; Autoroutes, Limites municipales, Hamlets, Zones peuplées: AltaLIS 2015



**Projet d'entreposage de wagon Lamont  
Nord-ouest et Sud-ouest de la section 25-55-20 W4M  
Localisation régional**



L'usage de cette carte est réservé uniquement à la société d'aménagement Alberta Midland Railway Terminal Ltd. Integrated Environments (2006) Ltd. n'assume aucune responsabilité quant au contenu de cette carte. Bien qu'il n'y ait aucune raison de croire que des données erronées puissent avoir été utilisées pour créer ce produit, les utilisateurs sont avisés que des erreurs pourraient être présentes dans la carte.

Projection: NAD 1983 UTM Zone 12N  
L'échelle est de 1:750,000 lorsque la carte est imprimée sur une page de 11" X 17"

Numéro de figure	4	Numéro de projet (IEL)	16424
Révision	00	Date	20 Jan 2016
		Auteur	JC

Sources: Esri, HERE, DeLorme, Intermap, increment P Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), swisstopo, MapmyIndia, © OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community

Document Path: U:\Projects\16424 Alberta Rail - Fort Saskatchewan Rail Facility\GIS\Map\00 - Overview\00 - Overview\00 - 1334-Regional - Project\_Location\_French\00-201602000-1334-Regional - Project\_Location\_French\00-20160121.mxd