



**Centre logistique de Milton du CN – Rapport
sur les modifications du projet
(Modifications Multiples)**

19 juin, 2026

Dossier: 160901330

Préparé pour :
Compagnie des chemins de fer nationaux du
Canada
935 de La Gauchetière Street W
Montréal, Québec, H3B 2M9

Préparé par :
Stantec Consulting Ltd
100-300 Hagey Boulevard
Waterloo ON N2L 0A4

Table des matières

1.0	INTRODUCTION	1
2.0	MODIFICATIONS PROPOSÉES AU PROJET	1
2.1	MODIFICATION DE LA TAILLE DU RÉSERVOIR DE CARBURANT DIESEL PROPOSÉ.....	2
2.2	MODIFICATION DES RÉSERVOIRS DE STOCKAGE DES EAUX USÉES PROPOSÉS	2
2.3	MODIFICATION DU SYSTÈME DE CAPTAGE DES EAUX PLUVIALES PROPOSÉ.....	3
2.4	NOUVELLES AIRES DE STOCKAGE DE NEIGE ET INSTALLATION D'ENTREPOSAGE DE SEL PROPOSÉES.....	3
3.0	CONDITIONS EXISTANTES	4
4.0	POTENTIEL D'EFFETS ENVIRONNEMENTAUX	5
4.1	MODIFICATION DE LA TAILLE DU RÉSERVOIR DE CARBURANT DIESEL PROPOSÉ.....	5
4.2	MODIFICATION DES RÉSERVOIRS DE STOCKAGE DES EAUX USÉES PROPOSÉS	6
4.3	MODIFICATION DU SYSTÈME DE CAPTAGE DES EAUX PLUVIALES PROPOSÉ.....	7
4.4	NOUVELLES AIRES DE STOCKAGE DE NEIGE ET INSTALLATION D'ENTREPOSAGE DE SEL PROPOSÉES.....	8
5.0	MESURES D'ATTÉNUATION	10
5.1	MODIFICATION DU RÉSERVOIR DE CARBURANT DIESEL PROPOSÉ ...	10
5.2	MODIFICATION DES RÉSERVOIRS DE STOCKAGE DES EAUX USÉES ET DES EAUX SANITAIRES PROPOSÉS	11
5.3	MODIFICATION DU SYSTÈME DE CAPTAGE DES EAUX PLUVIALES PROPOSÉ.....	11
5.4	NOUVELLES AIRES DE STOCKAGE DE NEIGE ET INSTALLATION D'ENTREPOSAGE DE SEL PROPOSÉES.....	11
6.0	SUIVI ET SURVEILLANCE	13
7.0	CONCLUSION.....	13

Liste des annexes

ANNEXE A CARTE DE RÉFÉRENCE DES MODIFICATIONS DU PROJET

ANNEXE B DESSINS DES RÉSERVOIRS DE STOCKAGE DES EAUX USÉES

ANNEXE C DESSINS DES AIRES DE STOCKAGE DE NEIGE ET DE LA PLATEFORME DU DÔME À SEL

ANNEXE D ZONES RESTREINTES TEMPORAIRES ET PERMANENTES POUR LES ÉLÉMENTS NATURELS (MISE À JOUR)



1.0 INTRODUCTION

Dans le cadre du centre logistique de Milton du CN (le « Projet ») de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN), CN propose des modifications qui diffèrent des composantes et des activités du projet décrites aux sections 3.3 et 3.4 de l'étude d'impact environnemental (EIE) soumise à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (maintenant l'Agence d'évaluation d'impact du Canada [AEIC]), conformément à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012), et approuvée ultimement par la délivrance de la déclaration de décision du ministre de l'Environnement et du Changement climatique le 21 janvier 2021 (modifiée le 26 juillet 2022).

Le présent rapport a été préparé afin de décrire une série de modifications proposées découlant des ajustements apportés lors de la conception détaillée des composantes du terminal proposé. La section 2.0 présente une description des modifications proposées au Projet, notamment:

1. Modification de la taille du réservoir de carburant diesel proposé
2. Modification des réservoirs de stockage des eaux usées proposés
3. Modification du système de captage des eaux pluviales proposé
4. Ajout de zones de stockage de neige et d'une installation d'entreposage de sel proposées

L'emplacement général des modifications au Projet mentionnées ci-dessus est présenté à la Figure 1 de l'annexe A.

Conformément à la condition 2.16 de la déclaration de décision, le CN fournit une description des modifications proposées au projet, des effets environnementaux qui pourraient en découler, ainsi qu'une évaluation de la manière dont ces effets pourraient différer de ceux du projet désigné tels qu'ils ont été identifiés lors du processus d'évaluation environnementale. Le présent rapport décrit également les mesures d'atténuation et les programmes de suivi que le CN propose de mettre en œuvre, et examine si des mesures modifiées ou supplémentaires, ou des programmes de suivi additionnels, sont requis.

The remainder of the report is organized as follows:

- Section 2.0 décrit les composantes et les activités du projet telles que présentées initialement aux sections 3.3 et 3.4 de l'EIE, et expose les modifications proposées au Projet.
- Section 3.0 décrit les conditions environnementales existantes dans les zones où les modifications du Projet seraient réalisées.
- Section 4.0 évalue les effets environnementaux potentiels des modifications proposées au Projet et présente les mesures d'atténuation applicables.
- Section 5.0 présente les programmes de suivi et de surveillance associés aux modifications proposées au Projet.

Dans l'ensemble, les modifications proposées au Projet constituent des ajustements à la conception préliminaire visant à améliorer la fonctionnalité du terminal, tout en maintenant l'objectif global du Projet. Ces modifications ne devraient pas entraîner de différences significatives en ce qui concerne les effets environnementaux potentiels, les mesures d'atténuation ou les programmes de suivi, par rapport à ceux qui ont déjà été évalués et approuvés.

2.0 MODIFICATIONS PROPOSÉES AU PROJET

La présente section décrit les composantes et les activités du Projet qui ont été précédemment évaluées, et présente les modifications proposées résultant des ajustements apportés lors de la conception détaillée.

2.1 Modification de la taille du réservoir de carburant diesel proposé

La capacité du réservoir de carburant diesel proposé, situé à proximité du garage d'entretien dans la zone d'aménagement du projet (ZAP), est appelée à augmenter par rapport à la capacité décrite et évaluée dans l'EIE. L'ajout d'un système de stockage et de distribution de fluide d'échappement diesel (DEF) adjacent au réservoir de diesel est également proposé.

Comme il est décrit à la section 3.4.2 de l'EIE, un entreposage extérieur du carburant dans des réservoirs hors sol était prévu afin d'alimenter en diesel les équipements de triage. La section 2.2.3.7 de l'EIE précise également que les équipements du site seraient alimentés par du diesel transporté sur place et stocké dans des réservoirs situés à proximité du garage d'entretien des équipements. En réponse à la demande d'information 2.26 (31 août 2017), le CN avait indiqué qu'un réservoir de 50,000 litres serait installé à proximité du garage d'entretien, dans une zone de ravitaillement désignée, et approvisionné par des fournisseurs tiers.

À la suite d'un examen plus approfondi des besoins du Projet et afin de soutenir des opérations de triage efficaces, il est maintenant proposé d'augmenter la capacité du réservoir de diesel à 80 000 litres. Le réservoir serait installé au niveau du sol sur une dalle de béton à l'intérieur du terminal, à proximité du bâtiment administratif. L'augmentation de la capacité vise à réduire la fréquence des livraisons de carburant, et l'emplacement choisi permet de minimiser les distances de déplacement des équipements de triage.

Un système de stockage et de distribution de DEF est également proposé à proximité du réservoir de diesel. Ce système serait autonome, à température contrôlée et installé dans un conteneur maritime de 20 pieds. Le réservoir serait situé dans une zone de ravitaillement désignée et servirait à approvisionner les camions et autres équipements desservant le Projet. Le réservoir serait conçu conformément au *Règlement sur les systèmes de stockage de produits pétroliers et de produits apparentés* (DORS/2008-197), incluant l'aménagement d'une aire de transfert des produits en béton réalisée par un entrepreneur certifié. Le conteneur de stockage du DEF serait également installé sur cette dalle de béton.

2.2 Modification des réservoirs de stockage des eaux usées proposés

Des modifications à la conception des réservoirs de stockage des eaux usées proposés, qui desserviront le bâtiment administratif et le garage d'entretien dans la zone d'aménagement du projet (ZAP), sont prévues, entraînant une augmentation de la capacité globale de stockage par rapport à celle décrite et évaluée dans l'EIE.

Comme indiqué à la section 3.4.1.5 de l'EIE, aucune connexion à un réseau municipal d'égouts sanitaires n'est disponible. Par conséquent, il était prévu de gérer les eaux usées sanitaires sur le site au moyen d'une seule fosse septique d'une capacité de 10,000 gallons (gal), installée sous le niveau du sol à proximité du bâtiment administratif, et conçue pour recevoir un débit d'eaux usées estimé à environ 3,500 gal/jour (30 gal/personne/jour, plus 500 gal/jour pour les eaux de lavage). La section 3.4.3.3 précise également que les eaux usées domestiques provenant du bâtiment administratif et du garage d'entretien seraient recueillies dans des réservoirs de stockage, puis pompées périodiquement et acheminées vers une installation d'élimination autorisée.

La conception révisée prévoit trois fosses septiques distinctes, d'une capacité de stockage combinée d'environ 15,000 gallons (gal), afin de gérer les eaux usées provenant du bâtiment administratif et du garage d'entretien. L'emplacement et les caractéristiques de ces réservoirs sont présentés dans les dessins d'ingénierie à l'annexe B. Ces réservoirs seraient fabriqués en béton préfabriqué et installés sous le niveau du sol. Les eaux usées collectées continueraient d'être pompées et acheminées vers une installation d'élimination autorisée. Les fosses septiques seraient entretenues conformément aux spécifications du fabricant.

L'augmentation de la capacité totale de stockage des eaux usées vise à réduire la fréquence des opérations de vidange. L'utilisation de plusieurs réservoirs de plus petite taille, plutôt qu'un seul réservoir, facilitera l'entretien et les vidanges régulières, réduira le risque de défaillance du système et évitera une dépendance à un seul réservoir pour l'ensemble des besoins en gestion des eaux usées. Aucune modification de l'approche globale de gestion des eaux usées ni de la méthode d'élimination n'est proposée.

2.3 Modification du système de captage des eaux pluviales proposé

Une diminution de la superficie de captage du système de captage des eaux pluviales proposé pour le bâtiment administratif est prévue par rapport à ce qui avait été décrit et évalué dans l'EIE.

Comme indiqué à la section 3.3.6 de l'EIE, le bâtiment administratif sera muni d'un système de captage des eaux pluviales destiné à l'approvisionnement en eau de lavage, à l'aménagement paysager ainsi qu'aux besoins sanitaires sur le site. La section 3.4.1.5 de l'EIE précise que la superficie de captage de ce système était estimée à 3,700 m².

À la suite d'un examen du système de captage des eaux pluviales avec les concepteurs du Projet, il a été déterminé que la superficie de toiture contribuant à la collecte des eaux pluviales est d'environ 3,000 m².

2.4 Nouvelles aires de stockage de neige et installation d'entreposage de sel proposées

Afin de gérer l'accumulation de neige dans le terminal durant l'exploitation, le CN propose l'ajout de trois (3) aires de stockage de neige ainsi que d'une installation d'entreposage de sel (c.-à-d. un dôme à sel), incluant des fossés végétalisés connexes, à l'intérieur de la zone d'aménagement du projet (ZAP).

Au moment de la préparation du présent rapport, le CN a élaboré un plan de gestion du sel aux fins de consultation, conformément à la condition 5.3 de la déclaration de décision. Ce plan présente également les raisons pour lesquelles les solutions de rechange ne sont pas jugées techniquement ou économiquement faisables. Une fois le processus de consultation complété et les commentaires traités, le CN soumettra le plan à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC).

Nouvelles aires de stockage de neige proposées

Comme indiqué à la section 3.3.2 de l'EIE, une aire de travail intermodale est prévue adjacente à chacune des trois voies de desserte. Chaque aire de travail mesure environ 65m de largeur sur 2,000 m de longueur et sert de surface durcie pour les opérations de chargement et de déchargement ainsi que pour le stockage temporaire des conteneurs.

Depuis l'achèvement de l'EIE, le besoin de prévoir des espaces dédiés au stockage de la neige sur le site a été identifié afin de soutenir des opérations hivernales sécuritaires et efficaces. Une analyse des données climatiques régionales, incluant l'accumulation hivernale moyenne totale et l'accumulation saisonnière maximale, a été réalisée par AECOM afin de déterminer les besoins en matière de stockage de neige dans des conditions de chutes de neige peu fréquentes mais intenses. Cette analyse a permis de déterminer la nécessité d'aménager des aires de stockage de neige pavées et confinées, représentant une superficie totale d'environ 5,1 hectares, en supposant une hauteur maximale des amas de neige de 5m.

À la lumière de cette analyse, il est proposé d'agrandir certaines portions des aires de travail précédemment approuvées afin d'y intégrer le stockage de neige, par la création de trois zones distinctes adjacentes aux aires de travail. Les aires de stockage de neige proposées consisteraient en des extensions pavées des aires de travail existantes à l'intérieur de la zone d'aménagement du projet (ZAP) et comprendraient :

Centre logistique de Milton du CN – Rapport sur les modifications du projet (Modifications Multiples) 19 juin, 2026

- Aire de stockage de neige #1: d'une superficie d'environ 3,1 hectares, située du côté ouest du terminal, au sud des aires de travail et au nord-est du merlon antibruit proposé le long de la route d'accès depuis le chemin Britannia.
- Aire de stockage de neige #2: d'une superficie d'environ 0,5 hectare, située au sud des aires de travail et à l'ouest de la route d'accès proposée et de l'aire temporaire de chantier.
- Aire de stockage de neige #3: d'une superficie d'environ 1,58 hectare, située au sud des aires de travail, du côté est du terminal.

Chaque aire serait ceinturée de fossés conçus pour recueillir et acheminer les eaux de fonte et le ruissellement vers les bassins de gestion des eaux pluviales (GEP) 1 ou 2. L'emplacement général des aires de stockage de neige proposées est illustré à la Figure 1 de l'annexe A, tandis que des détails supplémentaires sont présentés à l'annexe C.

Nouveau dôme de stockage de sel proposé

Afin de soutenir les activités d'entretien hivernal, le CN propose également la construction et l'exploitation d'une installation d'entreposage de sel (dôme à sel) à l'intérieur de la zone d'aménagement du projet (ZAP). Bien que l'utilisation de sel de voirie pour le déglacage hivernal des surfaces pavées ait été envisagée et évaluée dans l'EIE (p. ex., rapport technique sur les eaux de surface, annexe E.15), une structure dédiée à l'entreposage du sel n'avait pas été expressément décrite.

L'installation d'entreposage de sel proposée consisterait en un dôme couvert construit sur une dalle imperméable, situé dans une aire temporaire de chantier préalablement identifiée, à l'est du bâtiment administratif et du garage d'entretien. L'installation serait entourée de fossés conçus pour recueillir et acheminer le ruissellement vers le bassin de gestion des eaux pluviales (GEP) 2.

L'installation a été conçue sur une dalle de béton imperméable afin de prévenir l'infiltration et de protéger le système de gestion des eaux pluviales.

L'emplacement de l'installation d'entreposage de sel proposée est indiqué à la Figure 1 de l'annexe A et illustré sur les dessins d'ingénierie à l'annexe C.

Mesures associées de gestion des eaux pluviales

Le ruissellement provenant des aires de stockage de neige proposées et de la plateforme de l'installation d'entreposage de sel sera géré de manière conforme à l'approche de gestion des eaux pluviales du terminal déjà approuvée. À l'instar des aires de travail, le ruissellement sera dirigé vers des séparateurs huile-particules, puis acheminé par un réseau de fossés afin de recueillir, traiter et contrôler les rejets des eaux de fonte et des eaux pluviales. Le système existant de gestion des eaux pluviales, incluant les fossés végétalisés en aval et les bassins de gestion des eaux pluviales, dispose d'une capacité suffisante pour gérer le ruissellement provenant de ces surfaces pavées additionnelles.

3.0 CONDITIONS EXISTANTES

Les conditions environnementales à l'intérieur et à proximité de la zone d'aménagement du projet (ZAP) avant la construction ont été décrites dans l'EIE. L'ensemble des modifications proposées au Projet est situé sur des plateaux agricoles et/ou le long de la ligne principale du CN, à l'extérieur des éléments naturels associés au ruisseau Indian et à son tributaire A.

Toutes les modifications proposées au Projet sont situées à l'intérieur de la ZAP, et aucune perturbation supplémentaire du sol au-delà de ce qui avait déjà été considéré et évalué dans l'EIE n'est prévue.

En ce qui concerne les aires de stockage de neige, celles-ci sont principalement situées dans d'anciens champs agricoles adjacents aux aires de travail proposées. Toutefois, l'aire de stockage de neige #3 empiète sur une portion d'une plantation de conifères (TAGM1) située sur les plateaux au-dessus de la vallée du ruisseau Indian. Cette plantation devait initialement être retirée dans le cadre de l'EIE; cependant, il avait été proposé de la conserver dans le cadre de l'exercice visant à définir des zones tampons et des marges de recul conformément à la condition 6.4. Bien que cette plantation serve d'habitat de reproduction pour des espèces d'oiseaux communes, elle n'est pas considérée comme un habitat pour les espèces en péril ni comme un habitat essentiel pour les oiseaux nicheurs (rapport technique terrestre, annexe E16 de l'EIE). Elle n'abrite aucune espèce végétale rare et n'est pas considérée comme un habitat pour les amphibiens, les salamandres ou les tortues. Elle ne présente pas non plus de composantes d'habitat spécialisé pour les serpents (p. ex., hibernacles potentiels ou sites de nidification). Aucun habitat de repos pour les chauves-souris n'y a été observé.

4.0 POTENTIEL D'EFFETS ENVIRONNEMENTAUX

Les modifications proposées au Projet ne devraient pas entraîner de nouveaux effets environnementaux au-delà de ceux qui ont déjà été identifiés et évalués dans l'EIE. Les sections suivantes présentent un aperçu des effets environnementaux potentiels associés à chacune des modifications proposées au Projet et déterminent si ces effets diffèrent de ceux qui ont été précédemment évalués.

4.1 Modification de la taille du réservoir de carburant diesel proposé

L'augmentation proposée de la capacité du réservoir de carburant diesel ne devrait entraîner aucun effet environnemental nouveau ou différent, tant durant la phase de construction que durant l'exploitation. Le réservoir sera installé au même emplacement général que celui précédemment évalué — soit à l'intérieur de la zone asphaltée entourant le bâtiment administratif — et les méthodes de construction demeureront inchangées.

Construction

Aucune perturbation supplémentaire du sol au-delà de ce qui a été considéré dans l'EIE n'est requise pour l'installation du réservoir de plus grande capacité. En conséquence, aucun effet sur les ressources archéologiques n'est anticipé et aucune évaluation archéologique additionnelle n'est requise, la zone d'aménagement du projet (ZAP) ayant déjà fait l'objet d'une évaluation complète dans le cadre de l'EIE.

Aucune activité de construction ne sera réalisée dans des habitats d'espèces en péril, ni à proximité de ceux-ci. Les zones précédemment identifiées comme habitats du goglu des prés et du bruant des prés ne sont plus présentes à l'intérieur de l'empreinte du Projet et ont déjà été prises en compte au moyen de mesures de compensation hors site. Aucun habitat additionnel pour les oiseaux migrants ou les espèces en péril ne serait affecté, et aucun boisé ni milieu humide ne serait touché par cette modification.

Les effets sur l'écoulement ou la qualité des eaux souterraines ne sont pas anticipés, puisque le réservoir sera installé hors sol sur une dalle de béton imperméable. De même, aucune modification de l'écoulement (quantité) ni de la qualité des eaux de surface n'est prévue, étant donné que l'installation se déroulera entièrement à l'intérieur de la ZAP asphaltée et ne nécessitera aucun nouveau franchissement de cours d'eau ni modification du drainage.

Les activités de construction et l'équipement requis pour l'installation du réservoir seront conformes à ceux précédemment évalués. Par conséquent, aucune modification des émissions atmosphériques ni des niveaux de bruit durant la construction n'est prévue.

Exploitation

En phase d'exploitation, l'augmentation de la capacité de stockage du réservoir de carburant diesel devrait permettre de réduire la fréquence des livraisons de carburant par des fournisseurs tiers. Cette réduction devrait entraîner une légère diminution des émissions liées aux véhicules ainsi que du bruit associé.

L'emplacement, la conception et les exigences de conformité réglementaire du réservoir de carburant amélioré demeurent conformes à ceux évalués dans l'EIE. Le respect des règlements fédéraux applicables aux systèmes de stockage sera maintenu, et aucun nouvel effet sur le sol, les eaux souterraines, les eaux de surface ou la santé humaine n'est anticipé. Les effets environnementaux en phase d'exploitation devraient demeurer conformes à ceux qui ont été précédemment évalués pour le Projet.

4.2 Modification des réservoirs de stockage des eaux usées proposés

L'augmentation proposée de la capacité des réservoirs de stockage des eaux usées ne devrait entraîner aucun effet environnemental nouveau durant les phases de construction ou d'exploitation. Les emplacements d'installation, à proximité du bâtiment administratif et du garage d'entretien, ainsi que les méthodes de construction associées à l'installation des réservoirs, demeureront conformes à celles initialement prévues et évaluées dans l'EIE. En raison de l'augmentation de la capacité de stockage, un nombre réduit de transports sera requis pour la vidange et l'élimination hors site lors de l'exploitation.

Construction

Aucune zone supplémentaire ne sera perturbée lors de la construction des réservoirs de stockage des eaux usées proposés. Par conséquent, aucune modification des effets sur les ressources archéologiques n'est anticipée et aucune évaluation archéologique additionnelle n'est requise, l'ensemble de la zone d'aménagement du projet (ZAP) ayant déjà été évalué dans le cadre de l'EIE.

Aucune activité de construction ne sera réalisée dans des habitats d'espèces en péril, ni à proximité de ceux-ci. Les zones précédemment identifiées comme habitats du goglu des prés et du bruant des prés ne sont plus présentes dans l'empreinte de la modification du Projet et ont été prises en compte au moyen de mesures de compensation des habitats de prairie mises en œuvre hors site. Aucun habitat additionnel pour les oiseaux migrateurs ou les espèces en péril ne serait affecté, et aucun boisé ni milieu humide ne serait perturbé par cette modification.

Les effets sur l'écoulement ou les régimes des eaux souterraines ne devraient pas changer, puisque la profondeur et l'approche d'installation des réservoirs de stockage des eaux usées seront similaires à celles précédemment évaluées. De même, aucune modification de l'écoulement (quantité) ni de la qualité des eaux de surface n'est prévue, puisque les travaux se dérouleront entièrement à l'intérieur de la ZAP, à proximité de l'accès pour les camions de vidange, à l'est du bâtiment administratif et du garage d'entretien, et ne nécessiteront aucun nouveau franchissement de cours d'eau ni modification du drainage.

Les activités de construction et l'équipement requis pour l'installation des réservoirs de stockage des eaux usées seront conformes à ceux évalués dans l'EIE. Par conséquent, aucune modification des émissions atmosphériques ni des niveaux de bruit durant la construction n'est prévue.

Exploitation

En phase d'exploitation, l'augmentation de la capacité des réservoirs de stockage des eaux usées devrait permettre de réduire la fréquence des déplacements requis pour la vidange et l'élimination hors site des eaux usées. Les exigences en matière d'entretien et d'inspection pendant l'exploitation demeureront conformes à celles évaluées dans l'EIE.

Les réservoirs d'eaux usées, en tant qu'infrastructures essentielles aux activités du CN, seront entretenus et inspectés à une fréquence généralement conforme à la réponse du CN à la demande d'information 2.38. La

fréquence des activités d'entretien et d'inspection pourra être ajustée au besoin. Comme il est indiqué dans la réponse à la demande d'information 2.38:

« La fosse septique sera entretenue conformément aux directives du fabricant sélectionné, lesquelles seront déterminées lors de la conception détaillée. En règle générale, il est prévu que le réservoir soit inspecté sur une base trimestrielle afin de vérifier l'accumulation excessive de solides. L'intérieur du réservoir fera l'objet d'un nettoyage complet sur une base annuelle afin d'éliminer l'accumulation de solides. Lors de chaque inspection, le système de pompage sera examiné afin de détecter toute fuite ou tout dommage. Les volumes retirés seront consignés lors de chaque vidange afin de permettre un suivi des fuites potentielles. »

Dans l'ensemble, les effets environnementaux liés à l'exploitation des réservoirs de stockage des eaux usées proposés devraient demeurer conformes à ceux qui ont été précédemment évalués pour le Projet.

4.3 Modification du système de captage des eaux pluviales proposé

La réduction proposée de la superficie de captage du système de captage des eaux pluviales ne devrait entraîner aucun effet environnemental nouveau ou différent durant les phases de construction ou d'exploitation du terminal. La modification se limite à une diminution de la superficie de toiture contribuant au ruissellement dirigé vers le système de captage des eaux pluviales du bâtiment administratif. Les régimes d'écoulement de surface et la conception globale du système de gestion des eaux pluviales demeurent inchangés par rapport à ceux évalués dans l'EIE.

Construction

Le système de captage des eaux pluviales est entièrement intégré au système de drainage de toiture du bâtiment administratif. La mise en œuvre de la réduction proposée ne nécessite aucune perturbation supplémentaire du sol ni modification des infrastructures de drainage au niveau du sol. Par conséquent, aucun effet potentiel sur les ressources archéologiques, les plans d'eau de surface, les eaux souterraines, la végétation ou la faune n'est anticipé, et aucune évaluation additionnelle n'est requise.

Aucune activité de construction ne sera réalisée dans des habitats d'espèces en péril, des habitats d'oiseaux migrateurs, des milieux humides ou des boisés, ni à proximité de ceux-ci. L'équipement de construction, les méthodes et les exigences d'accès au site demeurent inchangés par rapport à ceux évalués dans l'EIE. Par conséquent, aucune modification des émissions atmosphériques ni des niveaux de bruit durant la construction n'est anticipée.

Exploitation

En phase d'exploitation, la réduction de la superficie de captage des eaux pluviales continuera de permettre l'utilisation de cette source comme eau non potable pour le bâtiment administratif. La légère diminution du volume d'eau pluviale captée entraînera une réduction correspondante de la quantité d'eau recyclée sur le site; toutefois, ce déficit sera compensé par d'autres sources précédemment évaluées dans l'EIE, notamment le système de recyclage des eaux de lavage et l'approvisionnement en eau potable livré par camion, au besoin.

La modification proposée n'aura pas d'incidence sur les points de rejet des eaux pluviales, les régimes de drainage de surface ni les mesures de traitement. Par conséquent, aucune modification de la qualité ou de la quantité des eaux de surface, des conditions des eaux souterraines ni de l'habitat aquatique n'est anticipée. Dans l'ensemble, les effets environnementaux en phase d'exploitation associés au système de captage des eaux pluviales devraient demeurer conformes à ceux qui ont été précédemment évalués pour le Projet.

4.4 Nouvelles aires de stockage de neige et installation d'entreposage de sel proposées

L'agrandissement des aires de travail afin d'y intégrer les aires de stockage de neige proposées, ainsi que la construction de l'aire d'entreposage de sel (dôme à sel), ne devraient pas entraîner d'effets environnementaux nouveaux ou différents durant les phases de construction ou d'exploitation du Projet. Les effets environnementaux liés à l'enlèvement de la végétation et à l'utilisation des terres ont été évalués de manière prudente dans l'EIE, en supposant que toutes les zones comprises dans l'empreinte de la modification proposée seraient perturbées.

Les régimes de drainage de surface et l'écoulement des crues demeureront conformes à la conception évaluée dans l'EIE. Le ruissellement provenant des aires de stockage de neige et de l'aire d'entreposage de sel continuera d'être géré par le système existant de gestion des eaux pluviales, et aucune modification des conditions d'inondation n'est anticipée.

Construction

L'ensemble des activités de nivellement, de déboisement et de construction associées aux aires de stockage de neige et à l'aire d'entreposage de sel sera réalisé à l'intérieur de la zone d'aménagement du projet (ZAP) et dans des zones déjà présumées être perturbées durant la construction dans le cadre de l'EIE. Aucune zone supplémentaire au-delà de celles déjà évaluées ne sera perturbée.

Étant donné qu'aucune nouvelle perturbation à l'extérieur de la ZAP n'est proposée, aucun changement des effets sur les ressources archéologiques n'est anticipé et aucune évaluation archéologique additionnelle n'est requise. L'ensemble de la ZAP a déjà été évalué dans le cadre de l'EIE.

L'aire d'entreposage de sel proposée et l'aire de stockage de neige #3 chevauchent des zones initialement cartographiées dans l'EIE comme des habitats de reproduction du goglu des prés et du bruant des prés, ainsi que comme des habitats de prairie pour les oiseaux migrateurs (Figure 5 de l'annexe E.16 de l'EIE). Ces zones ont été considérées de manière prudente comme étant perturbées durant la construction dans l'EIE, et les effets connexes ont été pris en compte au moyen de la mise en œuvre de diverses mesures d'atténuation durant la construction. La perte d'habitat a été compensée par la création d'habitats de prairie hors site. Par conséquent, la modification proposée n'entraîne pas d'effets nouveaux ou supplémentaires sur les oiseaux migrateurs ni sur les habitats d'espèces en péril au-delà de ceux déjà évalués.

L'aire de stockage de neige #3 est proposée dans une portion d'une plantation de conifères (TAGM1). Cette plantation, qui constitue un habitat de reproduction pour des espèces d'oiseaux migrateurs communes, devait être enlevée dans le cadre de l'EIE. La perte globale d'habitat résultant des activités de préparation du site pour l'ensemble du Projet devait entraîner une modification de l'utilisation de l'habitat par les oiseaux migrateurs à l'intérieur de la ZAP; toutefois, cette perte d'habitat a été compensée par la création d'habitats de prairie hors site et par l'amélioration d'habitats humides sur le site, de manière à assurer l'absence de perte nette d'habitat. Par conséquent, la modification proposée n'entraîne pas d'effets nouveaux ou supplémentaires sur les oiseaux migrateurs par rapport à ceux précédemment évalués.

À la suite de l'EIE, et dans le cadre de l'identification des zones tampons et des marges de recul requises conformément à la condition 6.4, cette plantation a été désignée comme un élément à éviter, pour lequel les activités de construction étaient interdites, puisqu'elle devait initialement être exclue des plans détaillés de construction. Toutefois, la modification proposée nécessitera un empiètement dans cet élément, et les recommandations relatives aux zones tampons ont été ajustées en conséquence (voir l'annexe D pour la figure mise à jour). La mise en œuvre de l'aire de stockage de neige #3 nécessitera une perturbation limitée à l'intérieur de la zone tampon de végétation non perturbée établie autour des milieux humides conservés et des zones riveraines, conformément à la condition 6.4 de la déclaration de décision. Se reporter aux figures des annexes A et D pour plus de détails. Cette perturbation est nécessaire afin de répondre aux exigences d'ingénierie et d'exploitation pour assurer une exploitation sécuritaire de l'infrastructure ferroviaire et des

installations, conformément à la condition 6.4.2, qui autorise des travaux à l'intérieur des zones tampons à ces fins.

Les effets environnementaux associés aux perturbations dans ces secteurs ont été évalués de manière prudente dans l'EIE, en supposant que la végétation à l'intérieur de l'empreinte des travaux serait retirée. Les mesures d'atténuation et de compensation précédemment approuvées demeurent applicables et efficaces, et la modification proposée n'introduit pas d'effets environnementaux supplémentaires par rapport à ceux déjà évalués.

L'empiètement proposé n'a pas d'incidence sur les milieux humides ni sur les cours d'eau. L'agrandissement proposé des aires de travail ne devrait pas modifier l'écoulement ni les régimes des eaux souterraines. De même, aucune modification de l'écoulement (quantité) ni de la qualité des eaux de surface n'est anticipée, étant donné que l'ensemble des travaux sera réalisé à l'intérieur de la zone d'aménagement du projet (ZAP) et qu'aucun nouveau franchissement de cours d'eau existant n'est requis pour la mise en œuvre de ces modifications.

Exploitation

Afin de faciliter le déneigement des aires de travail et de réduire les perturbations potentielles aux activités du terminal, des zones de stockage de neige désignées sont proposées, où la neige, y compris les résidus de sel ou d'abrasifs, pourra être entreposée durant les mois d'hiver jusqu'à la fonte saisonnière. Comme indiqué à la section 6.6.3.2.1 de l'EIE, le site est sujet à une accumulation importante de neige en hiver.

La mise en place d'une capacité de stockage de neige sur le site élimine la nécessité de transporter la neige hors site, ce qui nécessiterait autrement des déplacements en camion. Par conséquent, l'approche proposée permet de réduire le volume de circulation, les émissions associées ainsi que les perturbations potentielles du trafic hors site, comparativement à un scénario alternatif sans stockage sur le site.

De même, l'ajout d'une installation d'entreposage de sel sur le site permet de réduire le nombre de déplacements répétés de camions entre le site et des installations d'entreposage de sel hors site pendant les activités d'entretien hivernal. La centralisation de l'entreposage de sel sur le site améliore l'efficacité opérationnelle tout en réduisant davantage l'activité de transport et les émissions associées.

En regroupant le stockage de neige dans trois zones définies et en les entourant de fossés permettant de recueillir et d'acheminer les eaux de fonte et le ruissellement vers les installations de gestion des eaux pluviales, aucune modification de l'écoulement (quantité) ni de la qualité des eaux de surface n'est anticipée durant l'exploitation. Les fossés entourant l'aire d'entreposage de sel achemineront de la même manière le ruissellement vers le système de gestion des eaux pluviales. Le système de gestion des eaux pluviales a été conçu et dimensionné pour gérer les eaux de ruissellement provenant de ces zones, sans nécessiter de modifications aux fossés végétalisés existants ni aux bassins de gestion des eaux pluviales.

L'utilisation de sel pour l'entretien hivernal des routes a été évaluée dans le rapport technique sur les eaux de surface (annexe E.15 de l'EIE). Bien que les infrastructures de gestion des eaux pluviales ne soient pas conçues pour éliminer les constituants dissous tels que les sels, il a été conclu dans l'EIE que, moyennant la mise en œuvre de mesures d'atténuation appropriées, aucun changement observable des concentrations de salinité dans les cours d'eau du tributaire A ou du ruisseau Indian n'était anticipé (annexe E.15, section 6.2.1.3.1.5). L'installation d'un dôme à sel couvert permettra de réduire davantage le potentiel de contact entre les précipitations et le sel entreposé.

Conformément à la condition 5.3 de la déclaration de décision, un plan de gestion du sel a été préparé par le CN pour être mis en œuvre durant l'exploitation. Une version préliminaire de ce plan a été transmise dans le cadre du processus de consultation, et tous les commentaires reçus seront pris en compte et traités par le CN avant sa finalisation. Une copie du plan sera soumise à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC) une fois celui-ci finalisé. Avec la mise en œuvre du plan de gestion du sel, ainsi que les ajustements de conception

décrits ci-dessus, aucune modification des effets sur la qualité des eaux de surface n'est anticipée en raison de l'ajout des aires de stockage de neige ou de l'installation d'entreposage de sel.

5.0 MESURES D'ATTÉNUATION

5.1 Modification du réservoir de carburant diesel proposé

L'augmentation proposée de la capacité du réservoir de carburant diesel ne devrait pas entraîner une augmentation des effets environnementaux au-delà de ceux déjà identifiés et évalués dans l'EIE. Par conséquent, aucune mesure d'atténuation nouvelle ou additionnelle n'est requise. Les mesures d'atténuation existantes déjà prévues pour le Projet demeurent applicables et suffisantes pour gérer les effets potentiels sur l'environnement pouvant découler de l'installation et de l'exploitation du réservoir de carburant diesel.

Les mesures d'atténuation applicables au réservoir de carburant diesel comprennent, sans s'y limiter, les suivantes:

- Des mesures de confinement des déversements seront mises en place, selon les besoins.
- Des zones de ravitaillement désignées seront aménagées pour les équipements de triage et seront situées à une distance sécuritaire (distance minimale de retrait de 30 m à partir du haut de la berge) des habitats du poisson et des sources d'inflammation.
- L'équipement fera l'objet d'inspections régulières et sera entretenu adéquatement afin de réduire le risque de défaillance et de déversement de carburant.
- L'entreposage des matières dangereuses sera limité à des zones désignées munies de mesures de confinement secondaire appropriées et géré conformément aux normes et procédures de sécurité applicables.
- Le plan d'intervention en cas de matières dangereuses et le plan d'intervention d'urgence (PIU) du CN, préparés pour le Projet, seront mis en œuvre pendant la construction et l'exploitation. Ces plans comprennent des procédures de prévention et d'intervention en cas de déversement, l'identification et le positionnement de l'équipement d'intervention, ainsi que des méthodes de confinement, de récupération et d'élimination des matières déversées. Le PIU en phase d'exploitation fera également référence aux plans types du CN relatifs aux systèmes de stockage de produits pétroliers.
- L'installation du réservoir sera réalisée par un entrepreneur certifié. En Ontario, cela inclut une certification à titre de « mécanicien en produits pétroliers » (PM) conformément à la Loi de 2000 sur les normes techniques et la sécurité, administrée par la Technical Standards and Safety Authority (TSSA).

Des mesures d'atténuation supplémentaires mises en œuvre durant la construction du Projet contribueront à atténuer davantage les effets potentiels associés à l'installation du réservoir de carburant diesel de plus grande capacité.

De plus, la déclaration de décision du Projet comprend des conditions portant sur les mesures d'atténuation applicables à la construction et à l'exploitation du réservoir de stockage de carburant diesel. Les conditions pertinentes comprennent notamment celles relatives aux eaux de surface (5.5) ainsi qu'aux accidents et défaillances (14.1).

5.2 Modification des réservoirs de stockage des eaux usées et des eaux sanitaires proposés

Les modifications proposées aux réservoirs de stockage des eaux usées ne devraient pas entraîner de nouveaux effets environnementaux au-delà de ceux déjà identifiés et évalués dans l'EIE. Par conséquent, aucune mesure d'atténuation nouvelle ou additionnelle n'est requise. Les mesures d'atténuation existantes déjà prévues pour le Projet demeurent applicables et suffisantes pour gérer les effets environnementaux potentiels associés à l'installation et à l'exploitation des réservoirs de stockage des eaux usées.

Les mesures d'atténuation applicables aux réservoirs de stockage des eaux usées comprennent, sans s'y limiter, les suivant :

- Les eaux usées sanitaires seront recueillies et entreposées dans un ou des réservoirs de stockage sur le site, puis pompées régulièrement pour être éliminées hors site dans une installation autorisée.
- Les activités de construction associées à l'installation des réservoirs de stockage des eaux usées seront limitées à l'intérieur des limites de la zone d'aménagement du projet (ZAP).
- La mise en œuvre continue du Plan de protection de l'environnement sera assurée.

Des mesures d'atténuation additionnelles standard, généralement mises en œuvre durant la construction du Projet, contribueront également à atténuer les effets potentiels associés à l'installation des réservoirs de stockage.

La déclaration de décision émise pour le Projet comprend des conditions portant sur les mesures d'atténuation applicables aux infrastructures de gestion des eaux usées. Les conditions pertinentes incluent notamment celles relatives au contrôle de l'érosion et des sédiments (5.4), ainsi qu'à la protection de la qualité de l'eau (5.7 et 5.10), entre autres. Ces conditions demeurent applicables aux modifications proposées.

5.3 Modification du système de captage des eaux pluviales proposé

La modification proposée au système de captage des eaux pluviales ne devrait pas entraîner d'effets environnementaux nouveaux ou différents au-delà de ceux déjà évalués dans l'EIE. Par conséquent, aucune mesure d'atténuation nouvelle ou additionnelle n'est requise.

Les mesures d'atténuation standard généralement mises en œuvre durant la construction du Projet continueront d'être appliquées et sont suffisantes pour atténuer les effets potentiels associés au système de captage des eaux pluviales.

5.4 Nouvelles aires de stockage de neige et installation d'entreposage de sel proposées

Les mesures d'atténuation visant à atténuer les effets environnementaux potentiels associés à l'installation et à l'exploitation des aires de stockage de neige et de l'installation d'entreposage de sel proposées ont été identifiées et évaluées dans l'EIE ainsi que dans le Plan de protection de l'environnement. Ces mesures demeurent applicables et comprennent, sans s'y limiter, les suivantes:

- Le déboisement sera effectué uniquement entre le 1er septembre et le 31 mars.
- Le ruissellement de surface et le drainage seront gérés par la construction de fossés de dérivation, de ponceaux et de bassins de gestion des eaux pluviales.

- Des mesures d'atténuation liées à l'utilisation de sel de voirie en hiver seront mises en œuvre afin de réduire le ruissellement salin, notamment des plans de gestion du sel, le prémouillage et l'utilisation d'épandeurs installés sur les véhicules avec des taux d'application ajustables.
- Un plan de gestion du sel est en cours d'élaboration pour l'exploitation du terminal.
- Des ajustements aux clôtures de délimitation du site seront effectués afin de délimiter, avant le début des travaux, les zones au sol à l'intérieur desquelles les activités de construction seront réalisées.
- Des mesures de contrôle de l'érosion et des sédiments seront mises en œuvre et maintenues avant le début des travaux et tout au long de la construction des aires de stockage de neige.

En plus des mesures d'atténuation identifiées dans l'EIE, les mesures spécifiques à la conception suivantes seront mises en œuvre pour les aires de stockage de neige et l'installation d'entreposage de sel proposées :

- Les eaux de fonte provenant des aires de stockage de neige seront traitées au moyen de séparateurs huile-particules en tant que mesure de prétraitement avant leur rejet vers les bassins de gestion des eaux pluviales.
- Les aires de stockage de neige sont situées dans des zones ouvertes fortement exposées au rayonnement solaire afin de favoriser la fonte naturelle et de réduire le recours aux sels de déglacage.
- L'installation d'entreposage de sel sera construite sous forme de dôme couvert afin d'empêcher l'exposition directe du sel entreposé aux précipitations et de réduire au minimum le lessivage du sel dans les eaux de ruissellement.
- Des fossés supplémentaires seront aménagés autour des aires de stockage de neige et de l'installation d'entreposage de sel afin de capter et d'acheminer le ruissellement vers le système de gestion des eaux pluviales.

Des mesures d'atténuation standard mises en œuvre durant la construction du Projet, y compris celles prévues dans le Plan de protection de l'environnement, s'appliqueront également et permettront de réduire davantage le potentiel d'effets environnementaux associés à la construction des aires de stockage de neige proposées, de l'aire d'entreposage de sel et des infrastructures connexes de gestion des eaux pluviales.

La déclaration de décision du Projet comprend des conditions portant sur les mesures d'atténuation applicables à la construction et à l'exploitation des aires de stockage de neige et de l'installation d'entreposage de sel proposées. Les conditions pertinentes incluent notamment celles relatives aux eaux de surface et à la gestion du sel (5.2 et 5.3), au contrôle de l'érosion et des sédiments (5.4), ainsi qu'aux zones tampons et aux marges de recul des éléments naturels (condition 6.4). Ces conditions demeurent applicables aux modifications proposées au Projet.

Conformément à la condition 6.4 de la déclaration de décision, des zones tampons de végétation non perturbée autour de tous les milieux humides conservés et aménagés ainsi que le long des zones riveraines à l'intérieur de la zone d'aménagement du projet continueront d'être établies et maintenues. Lorsque des perturbations limitées à l'intérieur de ces zones tampons sont nécessaires pour la mise en œuvre de l'aire de stockage de neige no 3, ces travaux seront réalisés uniquement dans la mesure requise pour satisfaire aux exigences d'ingénierie et d'exploitation visant à assurer une exploitation sécuritaire des infrastructures ferroviaires et des installations, conformément à la condition 6.4.2.

Conformément à la condition 5.3 de la déclaration de décision, le CN a préparé un plan de gestion du sel afin d'orienter les mesures d'atténuation durant les opérations hivernales, notamment en ce qui concerne la manutention, l'entreposage et l'application du sel associés à l'exploitation des aires de stockage de neige et de l'installation d'entreposage de sel.

Une version préliminaire de ce plan sera transmise à Conservation Halton pour examen, et tous les commentaires reçus seront pris en compte et intégrés par le CN avant la finalisation. Une version finale du plan de gestion du sel sera soumise à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC) conformément à la condition 5.3.

6.0 SUIVI ET SURVEILLANCE

Les programmes de suivi et de surveillance ont été définis à la section 9.0 de l'EIE. Les modifications proposées au Projet n'entraînent pas de nouveaux effets environnementaux ni de nouvelles incertitudes au-delà de ceux déjà évalués. Par conséquent, aucun nouveau programme de suivi n'est requis et aucune modification aux programmes de suivi existants n'est nécessaire.

Le suivi associé aux programmes existants demeure suffisant pour vérifier l'exactitude de l'évaluation environnementale et mesurer l'efficacité des mesures d'atténuation.

7.0 CONCLUSION

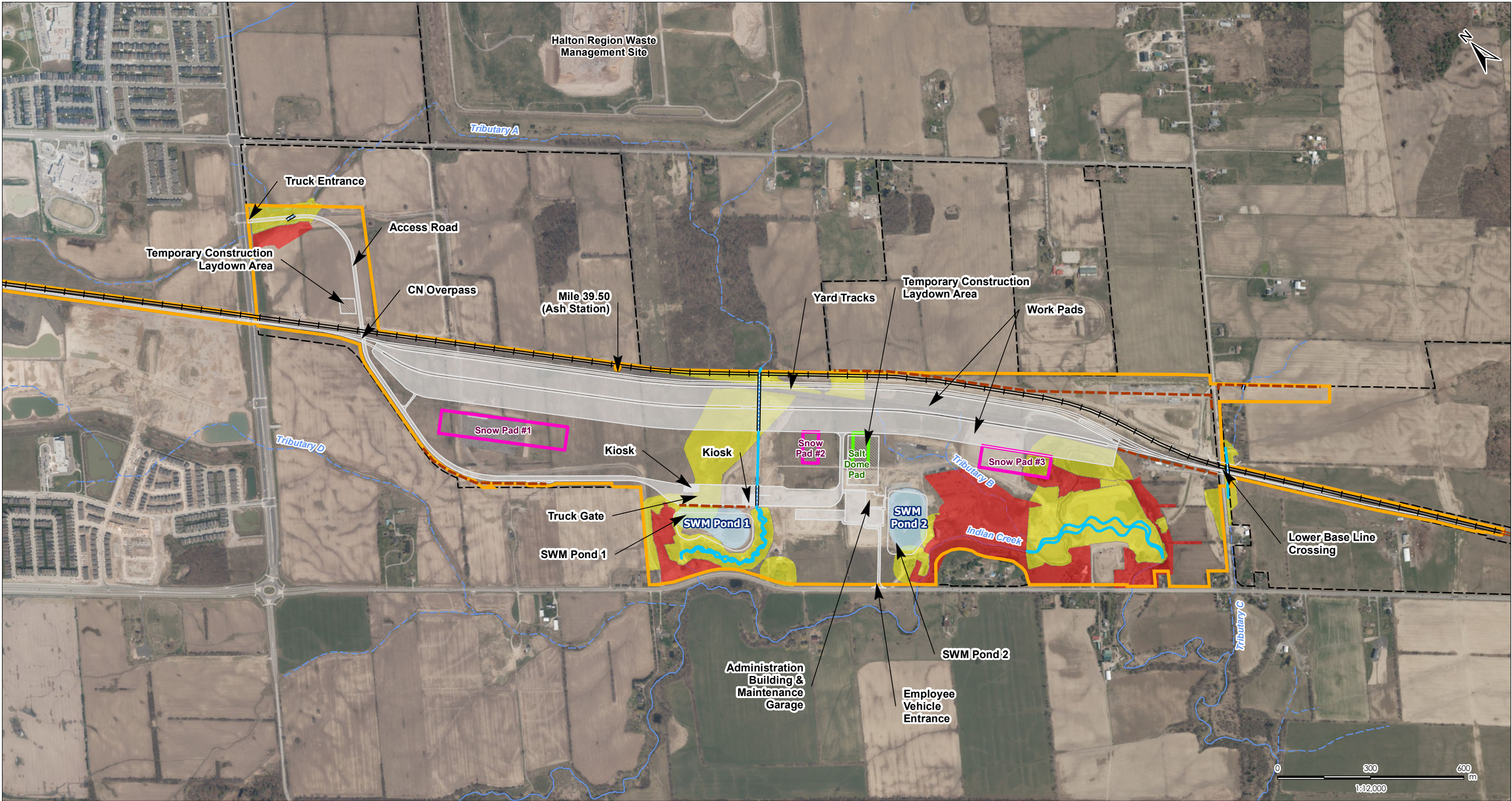
Les modifications proposées au Projet devraient entraîner, durant la phase de construction, des effets environnementaux similaires à ceux déjà envisagés dans l'EIE. Compte tenu des conditions environnementales existantes dans les zones visées par les modifications proposées, et avec la mise en œuvre des mesures d'atténuation existantes et proposées, aucun nouvel effet environnemental n'est anticipé.

De plus, certaines modifications proposées devraient générer des bénéfices environnementaux, notamment une réduction des émissions atmosphériques associée à la diminution de la fréquence des livraisons de carburant diesel et des opérations de transport liées à la vidange des eaux usées.

ANNEXE A

CARTE DE RÉFÉRENCE DES MODIFICATIONS DU PROJET

\\ca0004-ppl504\01\609\active\60960844\drawing\WMD\APC\Report_Figures\Project_Change_Rpt\Fig01_Proposed_Project_Change_Locs.mxd
Revised: 2026-06-08 By: P.Moser



Notes

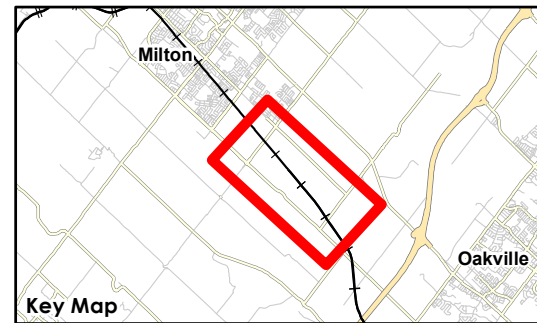
- Coordinate System: NAD 1983 UTM Zone 17N
- Base features produced under license with the Ontario Ministry of Natural Resources and Forestry © Queen's Printer for Ontario, 2015. Site layout: July 10, 2015.
- Orthomimagery © First Base Solutions© 2025, Imagery date 2023.

Legend

- Protected Sensitive Natural Area- Work Prohibited
- Temporarily Protected Area- Work Permitted With Conditions and Approval of CN Environmental Monitor
- Salt Dome Pad
- Snow Pad

Project Components

- Project Development Area
- Existing Single Track Mainline
- Existing Double Track Mainline
- Double Track - Mainline
- Project Component
- CN-Owned Property
- SWM Pond
- Milepost
- Channel Realignment
- Culvert Location
- Proposed Noise Berm



Client/Project

Canadian National Railway Company
Milton Logistics Hub

Figure No.

1

Title

**Proposed Project
Change Locations**

June 2026
160960844

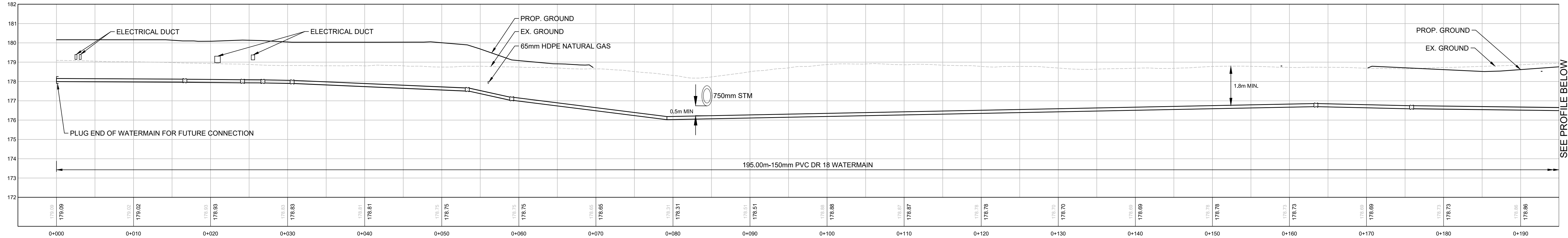
ANNEXE B

DESSINS DES RÉSERVOIRS DE STOCKAGE DES EAUX USÉES

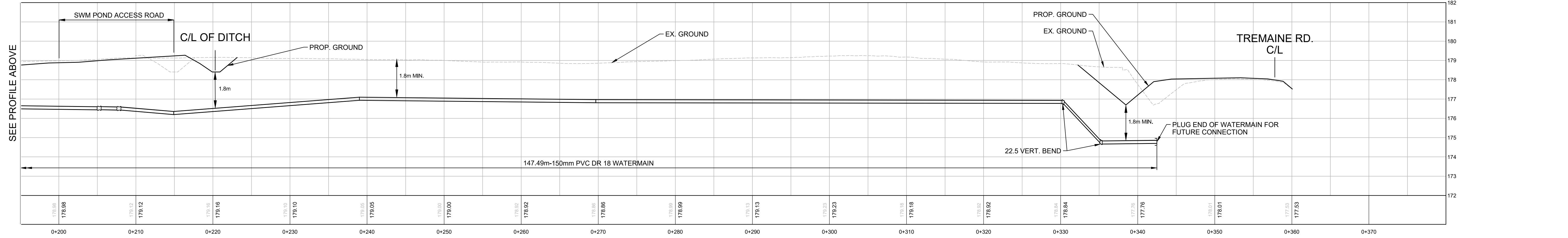


	REGION "	SUBDIVISION HALTON	MILE 37.77 - 41.22
	CN PROJECT NO. "	CN DRAWING NO. "	
CN MILTON LOGISTICS HUB - HALTON SUBDIVISION - PHASE 3 ADMINISTRATION BUILDING WATER AND SANITARY SERVICING PLAN			
PROJECT NUMBER 60579933	DRAWING NUMBER 04-U-0101		ISSUE/REVISION 0

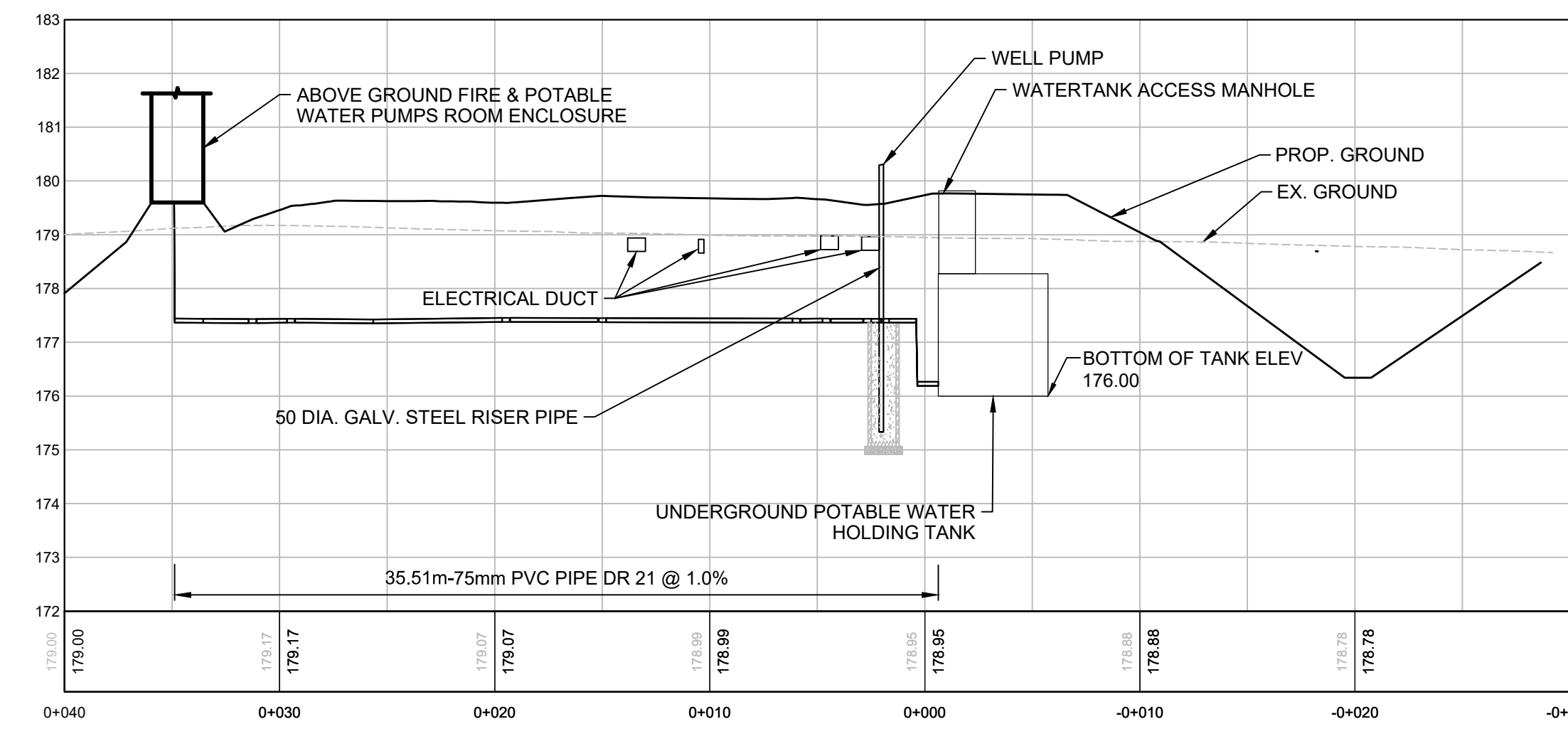
AECOM FILE NAME: Z:\Whitby-CAVEBYT\LegacyData\Projects\60579933_CN_Milton_Logistics_Hub\900-CAD_GIS\910-CAD_20-SHEET\SCS\Sanitary and Watermain\60579933\01_2020\B02-04.dwg 1:51.94a\MBv_Mora/A



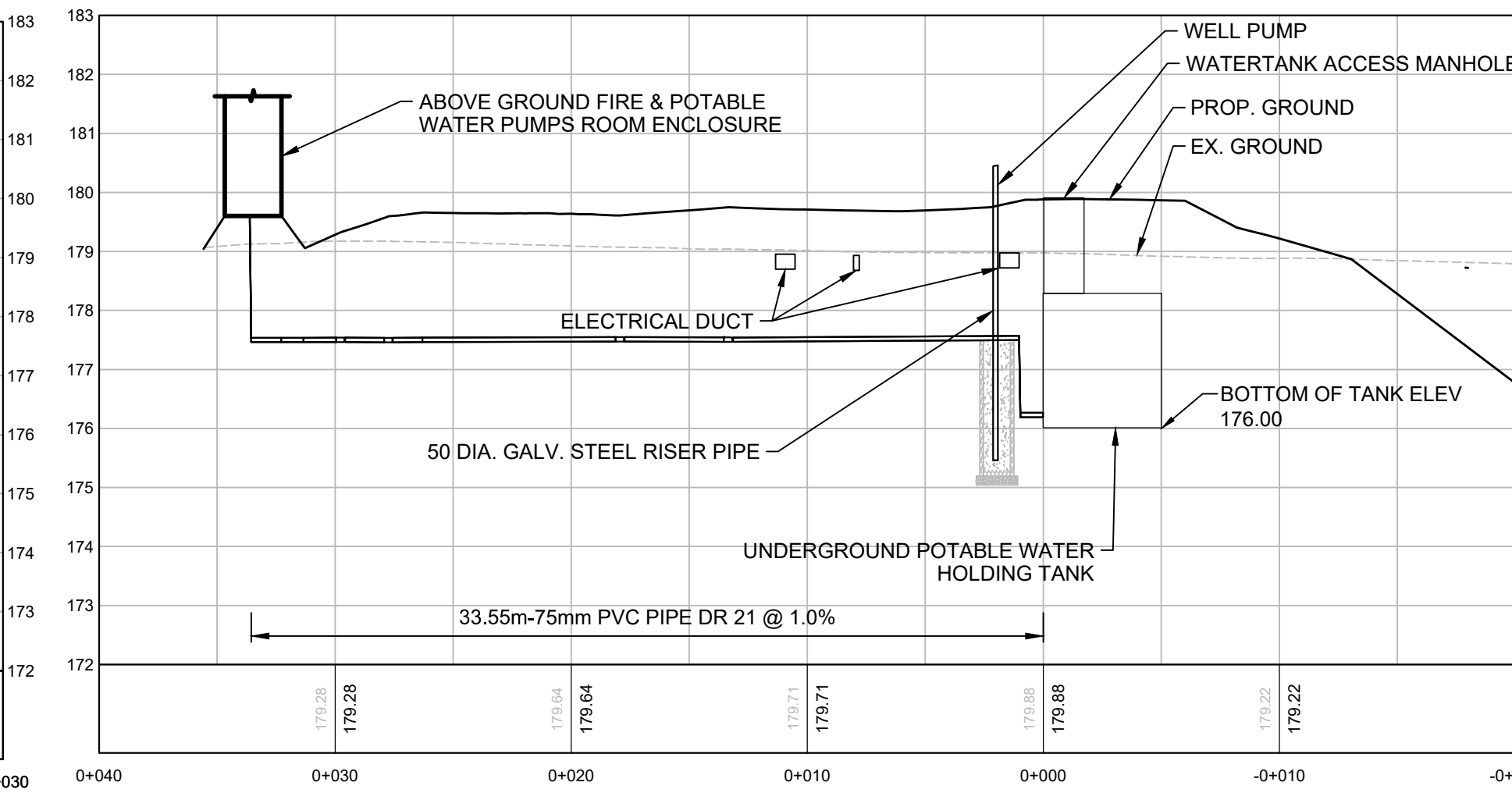
WATERMAIN PROFILE



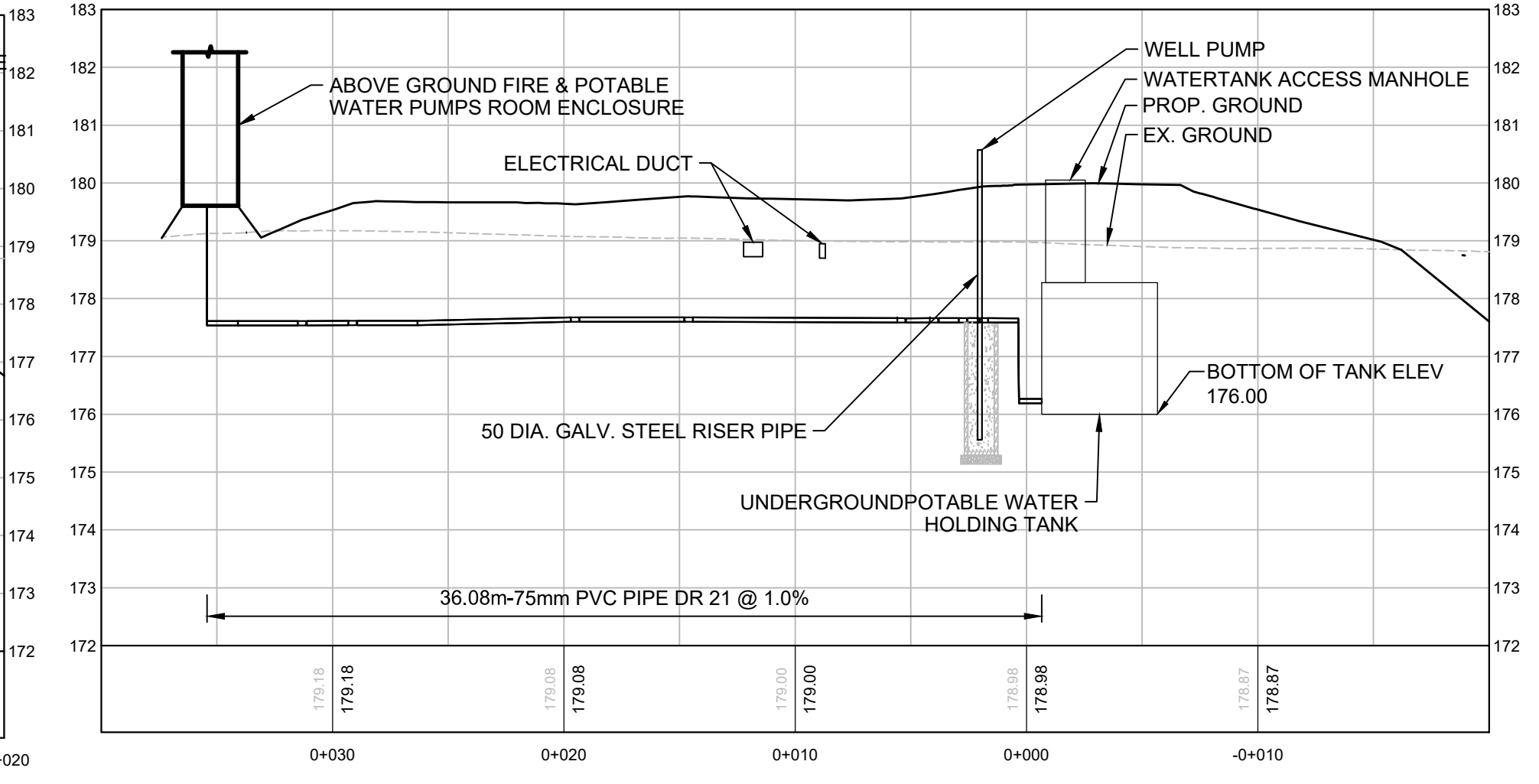
WATERMAIN PROFILE



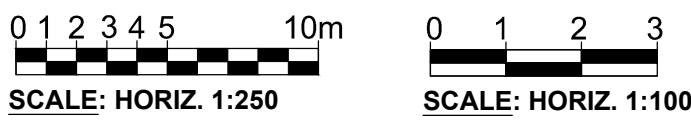
WATER HOLDING TANK PROFILE 1



WATER HOLDING TANK PROFILE 2



WATER HOLDING TANK PROFILE 3



DO NOT SCALE THIS DOCUMENT. ALL MEASUREMENTS MUST BE OBTAINED FROM STATED DIMENSIONS.

© 2014 AECOM CANADA LTD. ALL RIGHTS RESERVED. THIS DOCUMENT IS PROTECTED BY COPYRIGHT LAW AND MAY NOT BE REPRODUCED IN ANY MANNER, OR FOR ANY PURPOSE EXCEPT BY THE WRITTEN PERMISSION OF AECOM CANADA LTD.

PROFESSIONAL SEALS

0	26/02/02	ISSUED FOR CONSTRUCTION	AM	FB	DB	HE	
I/R	YY/MM/DD	ISSUE/REVISION DESCRIPTION	DRN	CHK	DES	ENG	IDR / APP

CN

MILTON LOGISTICS HUB - HALTON SUBDIVISION - PHASE 3

ADMINISTRATION BUILDING

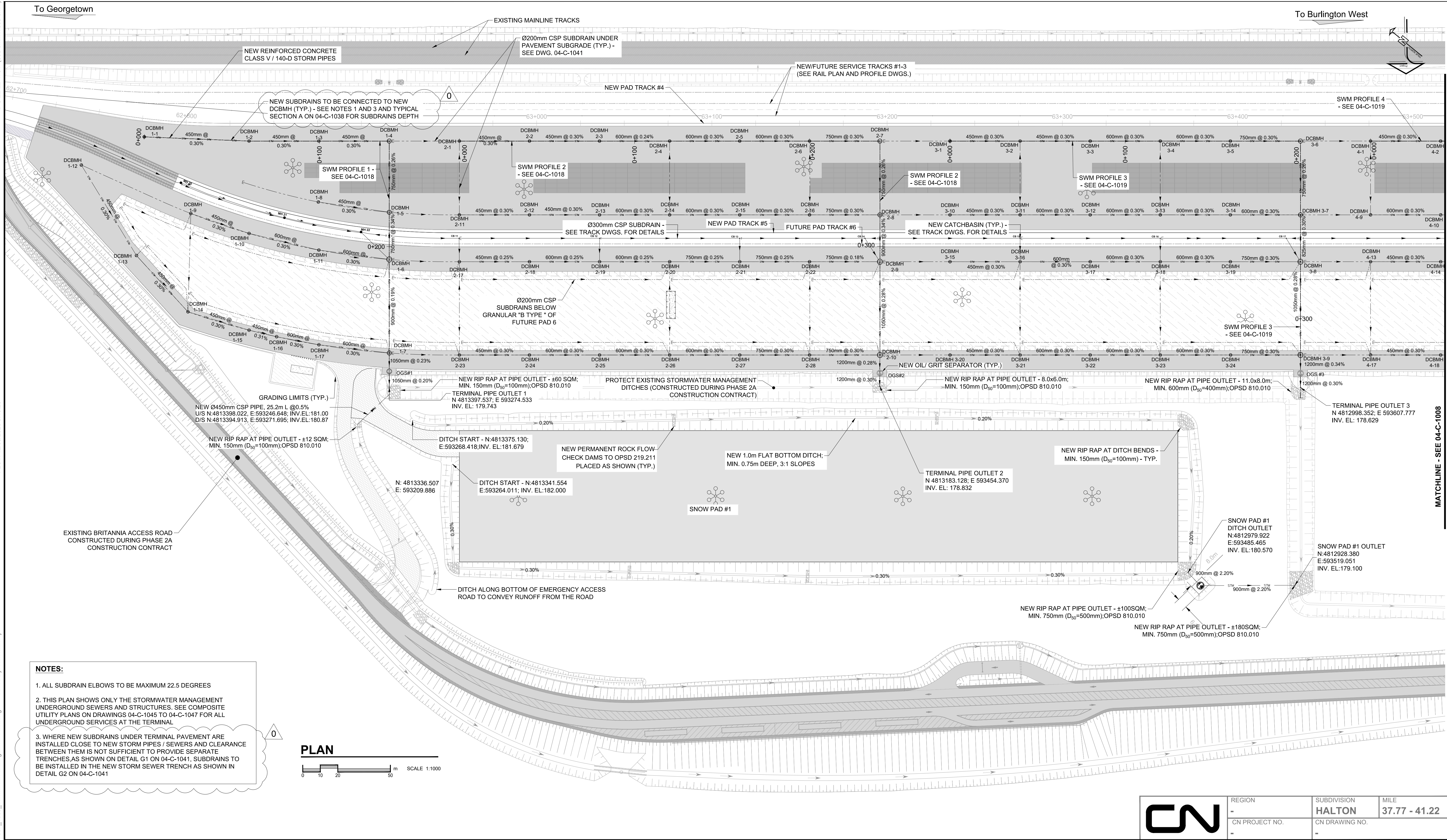
PROFILES

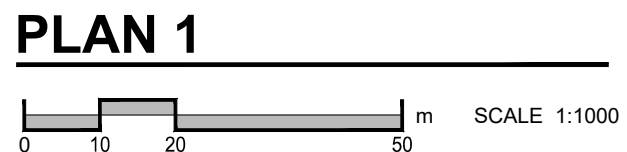
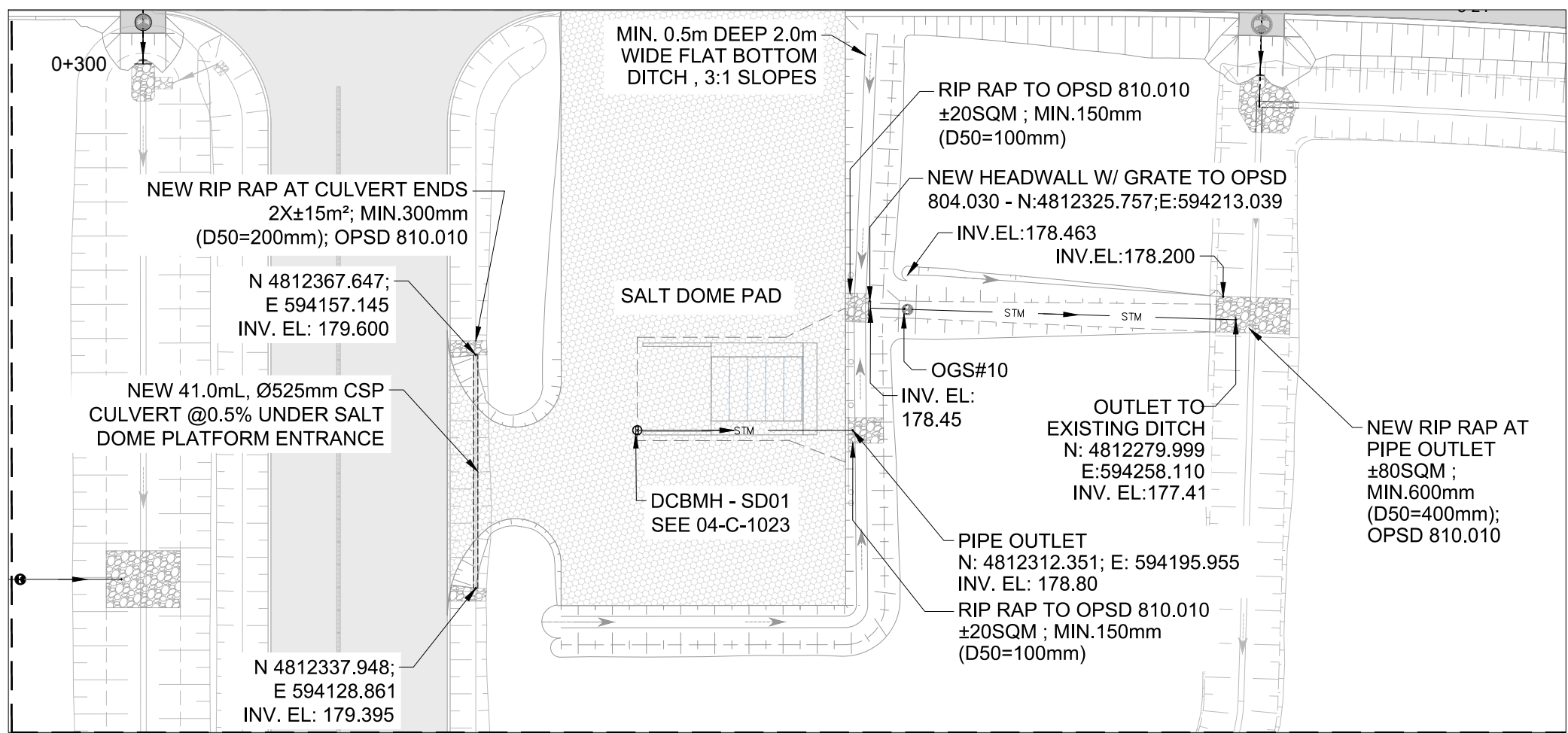
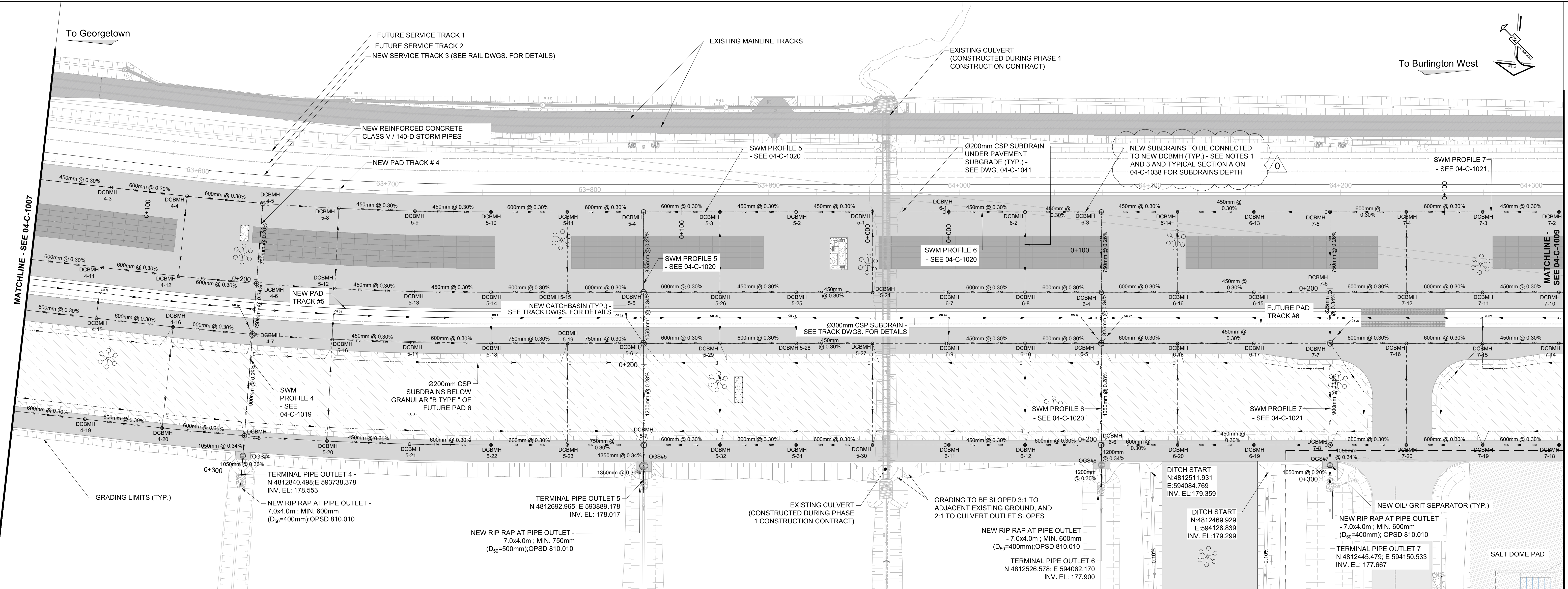
WATER SERVICES

PROJECT NUMBER	DRAWING NUMBER	ISSUE/REVISION
60579933	04-U-0102	0

ANNEXE C

DESSINS DES AIRES DE STOCKAGE DE NEIGE ET DE LA PLATEFORME DU DÔME À SEL

[illegible]



- NOTES:**
- ALL SUBDRAIN ELBOWS TO BE MAXIMUM 22.5 DEGREES
 - THIS PLAN SHOWS ONLY THE STORMWATER MANAGEMENT UNDERGROUND SEWERS AND STRUCTURES. SEE COMPOSITE UTILITY PLANS ON DRAWINGS 04-C-1045 TO 04-C-1047 FOR ALL UNDERGROUND SERVICES AT THE TERMINAL
 - WHERE NEW SUBDRAINS UNDER TERMINAL PAVEMENT ARE INSTALLED CLOSE TO NEW STORM PIPES / SEWERS AND CLEARANCE BETWEEN THEM IS NOT SUFFICIENT TO PROVIDE SEPARATE TRENCHES, AS SHOWN ON DETAIL G1 ON 04-C-1041, SUBDRAINS TO BE INSTALLED IN THE NEW STORM SEWER TRENCH AS SHOWN IN DETAIL G2 ON 04-C-1041

	REGION	SUBDIVISION	MILE
	-	HALTON	37.77 - 41.22
	CN PROJECT NO.	CN DRAWING NO.	-

DO NOT SCALE THIS DOCUMENT. ALL MEASUREMENTS MUST BE OBTAINED FROM STATED DIMENSIONS.

© 2025 AECOM CANADA LTD. ALL RIGHTS RESERVED. THIS DOCUMENT IS PROTECTED BY COPYRIGHT LAW AND MAY NOT BE REPRODUCED IN ANY MANNER, OR FOR ANY PURPOSE EXCEPT BY THE WRITTEN PERMISSION OF AECOM CANADA LTD.



PROFESSIONAL SEALS											
0	26/02/02	ISSUED FOR CONSTRUCTION				JOM	AS	JOM	LB		
I/R	YY/MM/DD	ISSUE/REVISION DESCRIPTION				DRN	CHK	DES	ENG	IDR	APP



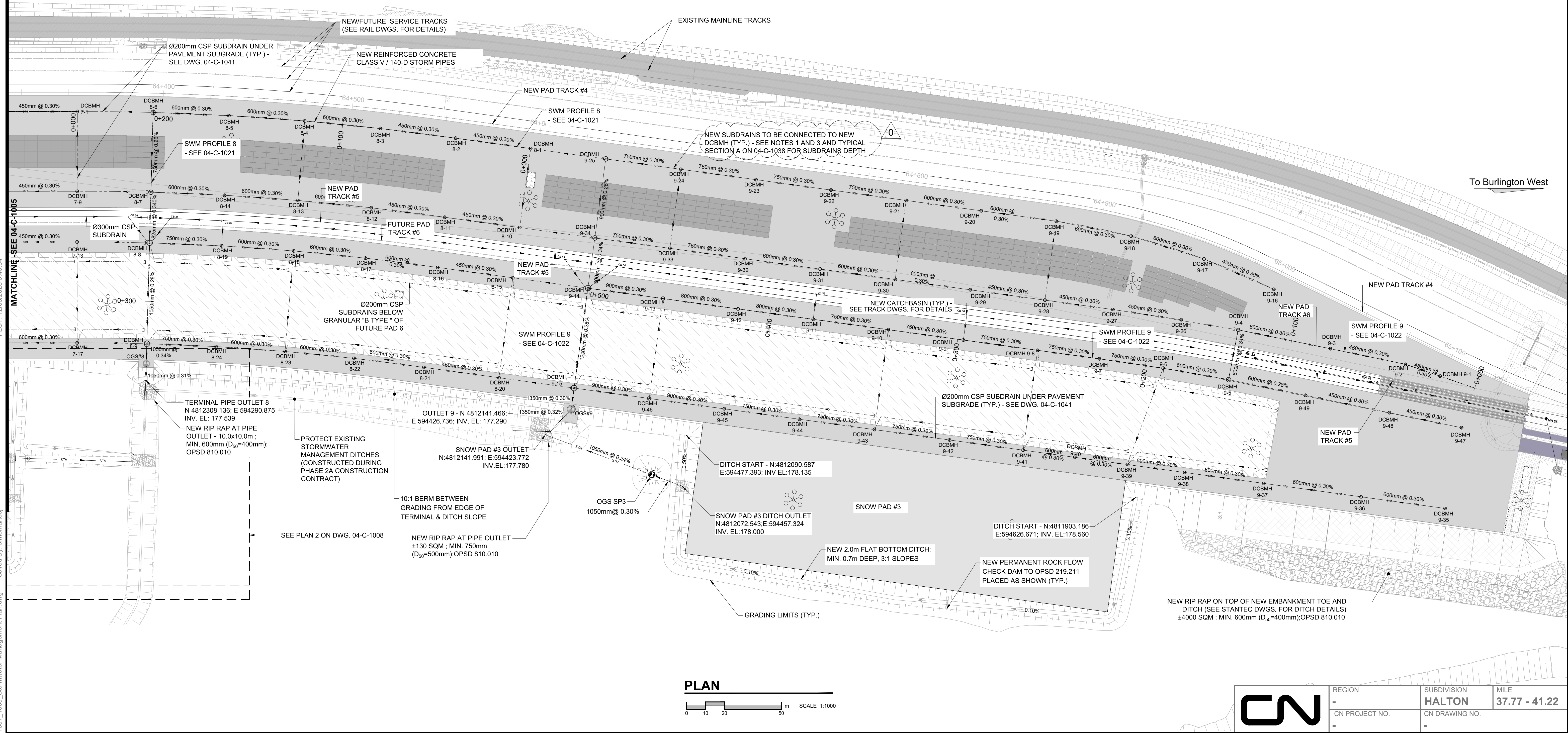
CN MILTON LOGISTICS HUB - HALTON SUBDIVISION - PHASE 3 TERMINAL STORMWATER MANAGEMENT PLAN SHEET 2 OF 3			PROJECT NUMBER	DRAWING NUMBER	ISSUE/REVISION
			60579933	04-C-1008	0

To Georgetown

NOTES:

1. ALL SUBDRAIN ELBOWS TO BE MAXIMUM 22.5 DEGREES
2. THIS PLAN SHOWS ONLY THE STORMWATER MANAGEMENT UNDERGROUND SEWERS AND STRUCTURES. SEE COMPOSITE UTILITY PLANS ON DRAWINGS 04-C-1045 TO 04-C-1047 FOR ALL UNDERGROUND SERVICES AT THE TERMINAL
3. WHERE NEW SUBDRAINS UNDER TERMINAL PAVEMENT ARE INSTALLED CLOSE TO NEW STORM TPIPS / SEWERS AND CLEARANCE BETWEEN THEM IS NOT SUFFICIENT TO PROVIDE SEPARATE TRENCHES, AS SHOWN ON DETAIL G1 ON 04-C-1041, SUBDRAINS TO BE INSTALLED IN THE NEW STORM SEWER TRENCH AS SHOWN IN DETAIL G2 ON 04-C-1041

Q



PLAN

0 10 20 50 m SCALE 1:1000

DO NOT SCALE THIS DOCUMENT. ALL MEASUREMENTS
MUST BE OBTAINED FROM STATED DIMENSIONS.

© 2025 AECOM CANADA LTD. ALL RIGHTS RESERVED.
THIS DOCUMENT IS PROTECTED BY COPYRIGHT LAW
AND MAY NOT BE REPRODUCED IN ANY MANNER, OR FOR
ANY PURPOSE EXCEPT BY THE WRITTEN PERMISSION OF
AECOM CANADA LTD.



PROFESSIONAL SEALS

0	26/02/02	ISSUED FOR CONSTRUCTION			JOM	AS	JOM	LB	
I/R	YY/MM/DD	ISSUE/REVISION DESCRIPTION			DRN	CHK	DES	ENG	IDR APP

AECOM

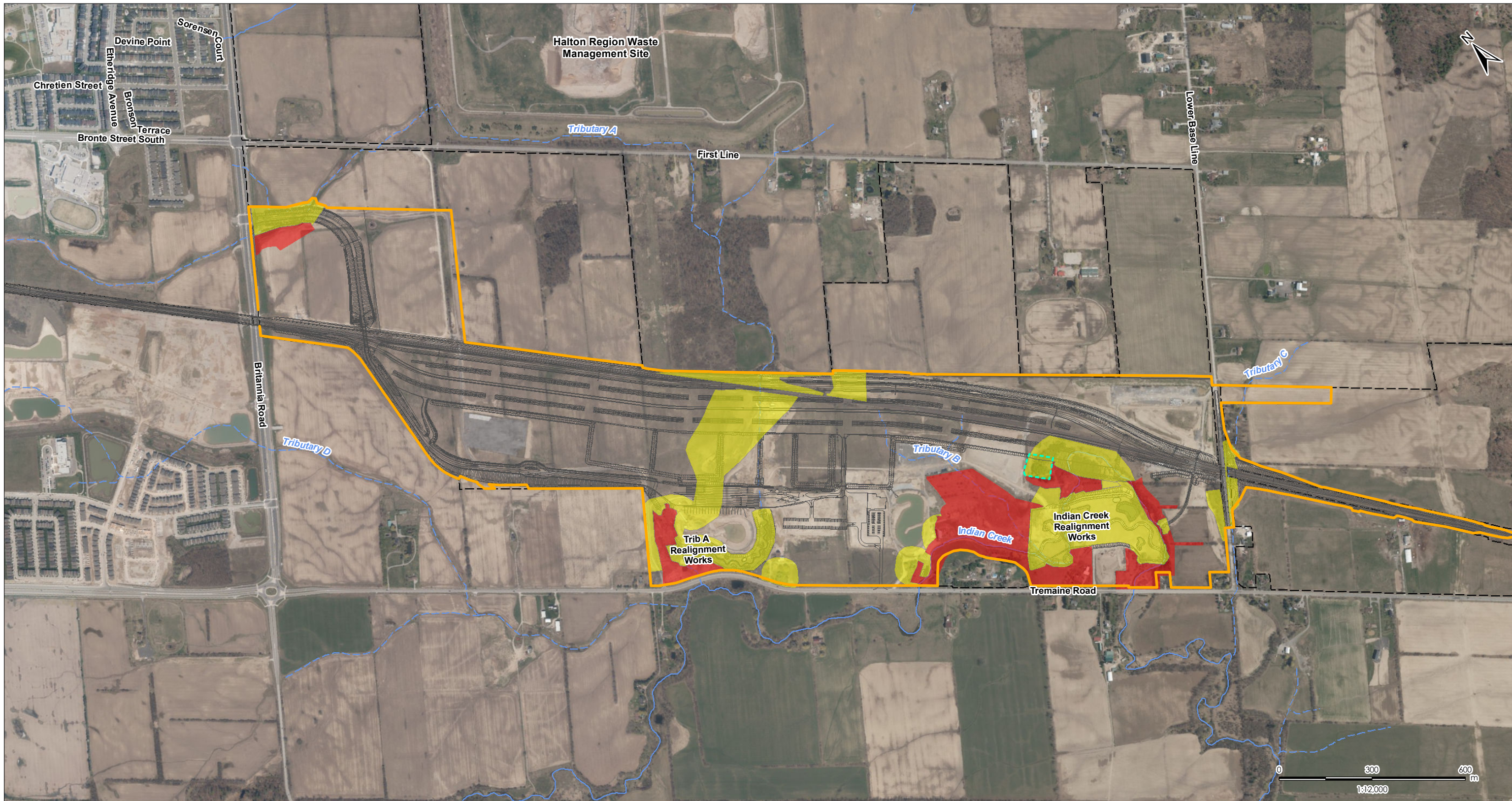
CN
MILTON LOGISTICS HUB - HALTON SUBDIVISION - PHASE 3
TERMINAL
STORMWATER MANAGEMENT PLAN
SHEET 3 OF 3

PROJECT NUMBER	DRAWING NUMBER	ISSUE/REVISION
60579933	04-C-1009	0

ANNEXE D

ZONES RESTREINTES TEMPORAIRES ET PERMANENTES POUR LES ÉLÉMENTS NATURELS (MISE À JOUR)

\\ca0004-ppl504\01609\active\60960844\drawing\WMD\APC\Report_Figures\Project_Change_Rpt\160901330_Pjct_Change_Rpt_Eg01_Temp_and_Perm_Restricted_Areas.mxd
Revised: 2026-06-05 By: PMoser

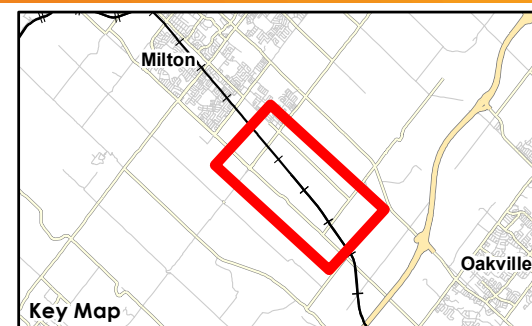


Notes

1. Coordinate System: NAD 1983 UTM Zone 17N
2. Base features produced under license with the Ontario Ministry of Natural Resources and Forestry © Queen's Printer for Ontario, 2015. Site layout: July 10, 2015.
3. Orthoimagery © First Base Solutions© 2025. Imagery date 2023.

Legend

- CN-Owned Property
- Assumed Site Plan Line Work (AECOM 20210326)
- Limit of Construction
- Temporarily Protected Area Update
- Protected Sensitive Natural Area- Work Prohibited
- Temporarily Protected Area - Work Permitted With Conditions and Approval of CN Environmental Monitor



Client/Project

Canadian National Railway Company
Milton Logistics Hub

Figure No.

1

Title

**Temporary and Permanent
Restricted Areas for Natural
Features (Update)**

June 2026
160960844