

DESCRIPTION INITIALE DU PROJET

Résumé

GREAT SANDHILLS RAILWAY

Great Sandhills Railway Switching Operation at
North West Terminal Ltd.



RÉSUMÉ

La Great Sandhills Railway (GSR) propose l'expansion du terminal North West (NWT) situé à 1 kilomètre à l'est de la ville d'Unity, en Saskatchewan. Le NWT est une des plus importantes installations de manutention du grain dans l'Ouest canadien et est desservi par deux chemins de fer de catégorie 1, le Canadien National (CN) et le Canadien Pacifique (CP). Le projet proposé comprend trois boucles ferroviaires, deux voies d'atelier, un triangle de virage et un atelier de réparation. Les nouvelles voies permettront à ces chemins de fer de catégorie 1 d'entrer dans le triage et d'en sortir sans utiliser la voie principale pour fractionner ou consolider le train. Cela permet de réduire les engorgements inutiles sur la voie principale, Les voies serviront aussi de points d'interconnexion entre le CP et le CN, permettant ainsi d'échanger plus de 175 wagons en une seule fois, d'augmenter la capacité ferroviaire du corridor d'Edmonton et d'avoir la possibilité de garer en triage des trains pour qu'ils soient soumis à une inspection mécanique ou qu'ils soient reconvertis, soit par leurs propres mécaniciens ou par ceux du NWT.

Le projet est conçu pour résoudre la question de configuration actuelle au NWT. En raison d'un design désuet et d'un accès restreint, le trafic en provenance du NWT entraîne, chaque semaine, des retards de 4 à 16 heures sur la voie principale du CN dans les deux directions. Dans les cinq prochaines années, le volume de trafic prévu pour les utilisateurs actuels du NWT mènerait à des retards d'environ 26 heures par semaine le long d'un corridor ferroviaire, d'exportation de première importance. Le projet proposé comprend trois boucles ferroviaires, deux voies d'atelier, un triangle de virage et un atelier de réparation. La GSR prévoit que le travail, entrepris en septembre, sera achevé en septembre 2022.

L'amélioration de la fluidité pour le terminal North West ainsi que pour les agriculteurs qui livrent au terminal fera que, par année, 60% de plus de blé, de canola et de légumineuses seront acheminés vers la Chine, le Japon, le Mexique, l'Asie du Sud-Est, l'Amérique du Sud et l'Inde, et cela à court terme. Le projet accroît aussi la bonne exécution des exportations actuelles vers la Chine, l'Asie, l'Amérique du Sud, l'Europe et le Moyen-Orient chaque année, rien qu'à partir du NWT.

Le projet créera l'équivalent de huit emplois à plein temps pour la GSR ainsi que pour le NWT pour un total de seize emplois ETP, sans compter les emplois indirects dans le secteur des services, de la construction, de l'immobilier etc, d'où des gains économiques pour Unity (Saskatchewan) et ses environs.

APERÇU DU PROJET

Le texte qui suit un résumé en langage clair de la description initiale du projet (le projet) de l'Aiguillage de la Great Sandhills Railway au terminal North West Ltd. Il a été préparé à l'aide de la Partie F de l'Annexe 1, alinéa 25, du Règlement sur les renseignements et la gestion des délais, 2019 et du Guide de préparation d'une description initiale de projet et d'une description détaillée de projet de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC) en vertu de la Loi sur l'évaluation d'impact.

1 NOM DU PROJET, SECTEUR ET EMPLACEMENT PROJETÉ

La Great Sandhills Railway (GSR) propose l'expansion de la gare de triage du terminal North West Terminal Ltd. (NWT) existant, près de la ville d'Unity (Saskatchewan). Le projet proposé comprend trois boucles ferroviaires, deux voies d'atelier, un triangle de virage et un atelier de réparation.



2 NOM ET COORDONNÉES DU PROMOTEUR DE PROJET

Personne-ressource principale à GSR et ses coordonnées (Tableau 1).

Tableau 1. Coordonnées

Promoteur:	Great Sandhills Railway Ltd.
Personne-ressource:	Amy Lintick
Adresse:	Box 726, 448 1 st Ave W, Leader, Saskatchewan S0N 1H0
Courriel:	alintick@gsrailway.net
Téléphone:	(306) 628-8138

3 MOBILISATION PRÉCOCE MENÉE AUPRÈS D'INSTANCES OU D'ORGANISMES

Les activités de mobilisation propres au projet ont été menées auprès de : la ville d'Unity, la Agricultural Producers Association of Saskatchewan, la Province de Saskatchewan ainsi que l'Agence d'évaluation d'impact du Canada. Ces activités ont pris la forme de discussions téléphoniques et de réunions en personne pour examiner les documents préliminaires, notamment les renseignements sur le calendrier du projet, les premiers plans de mobilisation, les processus et annexes réglementaires ainsi que le calendrier prévu. Les principaux sujets identifiés comprennent les impacts potentiels sur l'utilisation des terres, les possibilités d'emploi et la proximité de la ville d'Unity. LA GSR continuera ses activités de mobilisation pendant la préparation de la description détaillée du projet sous forme de mises à jour et de réunions techniques.

La mobilisation menée auprès d'instances ou d'organismes s'effectue en fonction des besoins. Les dates et la fréquence des prochaines activités de mobilisation restent à déterminer.

4 MOBILISATION PRÉCOCE MENÉE AUPRÈS DE GROUPES AUTOCHTONES

Une mobilisation précoce a été menée auprès de groupes autochtones dans les premiers stades de la planification du projet. La GSR a communiqué avec la Première Nation de Mosquito, Grizzly Bear's Head, Lean Man, la Première Nation de Little Pine, la Première Nation de Poundmaker, la Première Nation de Red Pheasant, la Première Nation de Sweetgrass et la Métis Nation Saskatchewan – Western Region 1A.

Aucune réponse n'a été reçue des groupes autochtones contactés, La GSR va continuer sa mobilisation et se tiendra prête à discuter.

5 ÉTUDES OU PLANS SE RAPPORTANT AU PROJET

La GSR n'est au courant d'aucune étude ou d'aucun plan à avoir fait l'objet d'un examen réglementaire provincial ou fédéral-provincial ou de plans ou d'études d'instances non gouvernementales concernant le projet, auxquels le public a accès.

6 ÉVALUATION STRATÉGIQUE SE RAPPORTANT AU PROJET

Le projet est situé dans la municipalité rurale de Round Valley (RVRM). Selon le registre canadien d'évaluation d'impact, la RVRM n'a pas fait l'objet d'une évaluation stratégique.



L'évaluation stratégique des changements climatiques, publiée en juillet 2020, est une évaluation stratégique réalisée en vertu du paragraphe 95 (2) de la Loi sur l'analyse d'impact, et elle s'applique à tous les projets désignés en vertu de la Loi sur l'analyse d'impact. Le projet entre dans le processus d'analyse d'impact pour déterminer si le projet fera l'objet d'une évaluation d'impact fédérale en vertu de la Loi sur l'analyse d'impact.

Tout projet qui fait l'objet d'une évaluation fédérale d'impact requiert une évaluation stratégique des changements climatiques. Cette évaluation stratégique fournit des lignes directrices pour l'information se rapportant aux changements climatiques dans l'évaluation fédérale, dont les lignes directrices suivantes:

- Elle explique l'approche utilisée pour estimer les émissions en amont et nettes de gaz à effet de serre (GES);
- Elle clarifie que les émissions en aval ne seront pas évaluées; et
- Elle explique la façon dont les évitements d'émissions et les crédits compensatoires pour les GES seront pris en compte dans les estimations d'émissions de GES.

Les promoteurs du projet fourniront les renseignements de base se rapportant aux émissions de GES, aux mesures d'atténuation des GES et à la résilience climatique.

7 RAISON D'ÊTRE ET NÉCESSITÉ DU PROJET

Le but du projet est de réduire les retards et d'accroître la capacité au NWT. Le projet est nécessaire pour tirer pleinement parti de l'emplacement stratégique du NWT qui appuie le corridor d'Edmonton,

Les avantages potentiels du projet comprennent:

- L'optimisation de l'efficacité en accroissant les volumes et réduisant les retards
- La créations de 16 emplois ETP
- L'amélioration du service à la clientèle (chemins de fer de catégorie 1, agriculture)
- L'accroissement de la valeur et du volume des exportations de biens vers les marchés étrangers

Les boucles ferroviaires permettront à ces chemins de fer de catégorie 1 d'entrer dans le triage et d'en sortir sans utiliser leur voie principale pour fractionner ou consolider le train. Cela permet de réduire les engorgements inutiles sur la voie principale, Les boucles serviront aussi de points d'interconnexion entre le CP et le CN, permettant ainsi d'échanger plus de 175 wagons en une fois, d'augmenter la capacité ferroviaire du corridor d'Edmonton et d'avoir la possibilité de garer en triage des trains pour qu'ils soient soumis à une inspection mécanique ou qu'ils soient reconvertis, soit par leurs propres mécaniciens ou par ceux du NWT.

Les avantages potentiels servent aussi à générer plus de valeur pour les actionnaires.

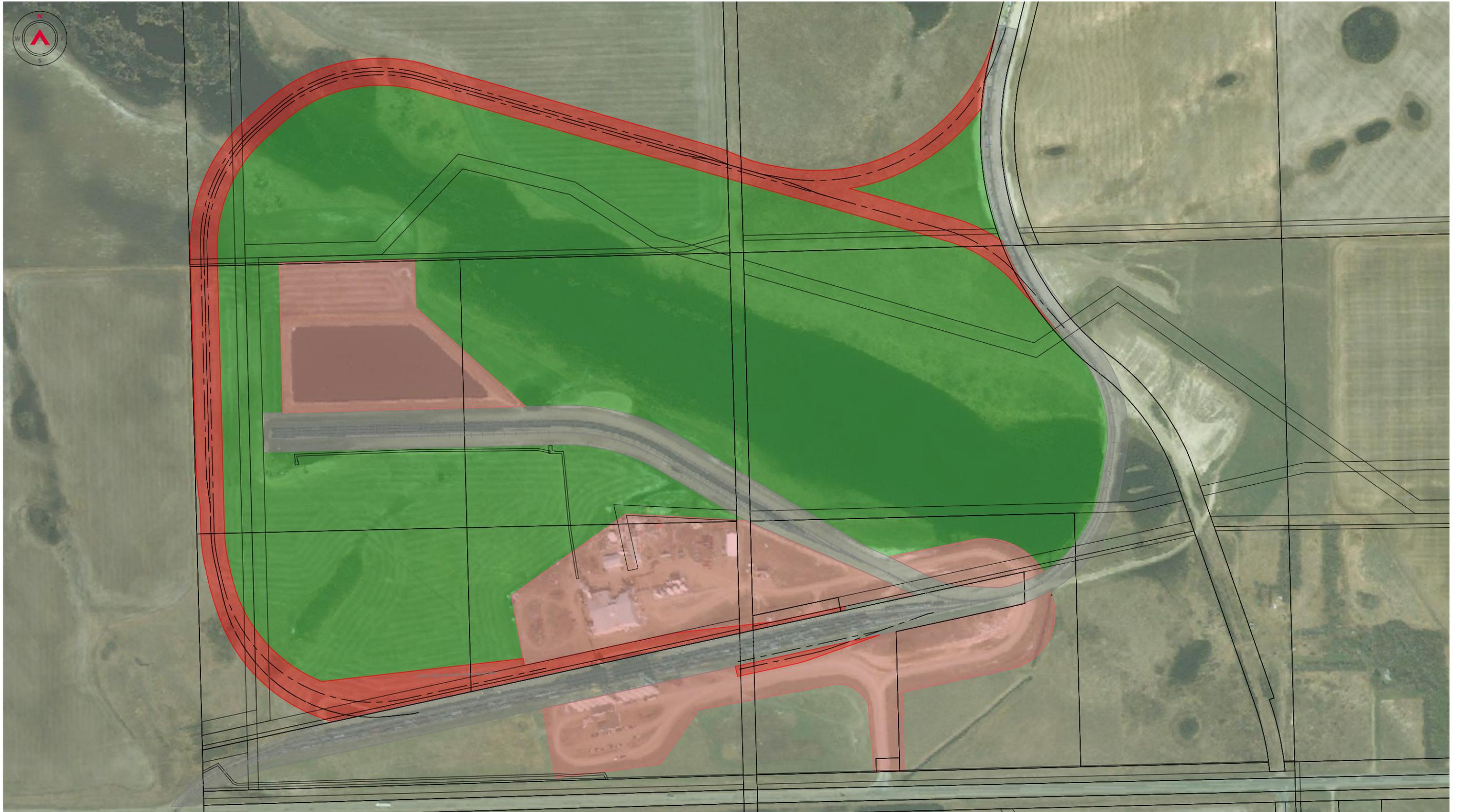
8 PROVISIONS DANS L'ANNEXE DU RÈGLEMENT SUR LES ACTIVITÉS CONCRÈTES (LISTE DU PROJET)

La disposition pertinente, l'article 55 de l'Annexe 2 du Règlement sur les activités concrètes, est la suivante:

«L'agrandissement d'une gare de triage existante qui entraînerait une augmentation de 50 % ou plus de la superficie totale de la gare et qui porterait sa superficie totale à 50 ha ou plus. »

La zone aménagée de la gare de triage actuelle est d'environ 36 hectares. Celle du projet devrait être d'environ 80 hectares, ce qui représente une augmentation de plus de 50 % de la zone actuelle (Figure 1). La nouvelle voie ferrée projetée et la voie actuelle sont présumées être à 50 pieds de la ligne médiane de la voie ferrée.

Figure 1. Plan de l'emplacement du projet.



Date: 2020/09/10 3:33 PM | User: Jordan Hovdebo | File: P:\SK\2020\000\2000003 North West Terminal Expansion\1000-Drawings\1011-Civil\02-Sketches\200723_SEP_2000003-Permits | Layout: EA1 french | Paper Size: 558.8mm x 431.8mm

Légende

	Voie ferrée et remblai existants
	Nouveaux remblai et voie ferrée proposés
	Ne sont pas développés
	Zone développée non-ferroviaire

Droits d'auteur © Allnorth Consultants Limited et sociétés affiliées, tous droits réservés. Les informations qui figurent dans ce document sont la propriété exclusive d'Allnorth Consultants Limited et sociétés affiliées et ne peuvent être reproduites, divulguées ou communiquées à toute personne non autorisée, ou utilisées de quelque manière ou forme que ce soit sans autorisation, sans l'express permission d'Allnorth Consultants Limited et sociétés affiliées.					
0	20/07/24	Émis à titre d'information	SEP	MJ	EL
REV	YY/MM/DD	DESCRIPTION	DRWN	CHKD	APVD

CLIENT:

TITRE: **Plan du Site**

CLIENT N°:	-	DRWN:	SEP	DATE:	20/07/23
PROJET N°:	2000003	DSGN:	-	DATE:	-
TAILLE DES DESSINS:	ANSI "B"	CHKD:	MJ	DATE:	20/07/24
ÉCHELLE:	1:5500	APVD:	EL	DATE:	20/07/24

PROJET: **GREAT SANDHILLS RAILWAY SWITCHING OPERATIONS AT NORTH WEST TERMINAL LTD. UNITY, SK**

DWG N°: **2000003-SKT-01** REV: **0**



9 INFRASTRUCTURES ET OUVRAGES ASSOCIÉS À LA CONSTRUCTION, À L'EXPLOITATION ET À LA DÉSAFFECTATION

Les nouveaux ouvrages, infrastructures et structures prévus sont fournis dans le Tableau 2. Aucune structure temporaire n'est associée au projet et le site actuel du NWT sera utilisé pour faciliter la construction du projet. Les activités mentionnées dans le Tableau 2 sont sous le contrôle de la GSR.

La durée escomptée d'exploitation du projet est de 100 ans. Il s'agit d'une approximation fondée, en général, sur la durée d'exploitation d'un chemin de fer d'intérêt local. Voir la figure 1 de la section 8 de ce document qui indique les emplacements des composantes de la voie ferrée décrites dans le Tableau 2.

Tableau 2: Nouveaux ouvrages, infrastructures et structures

Phase	Nouveaux ouvrages, infrastructures et structures
Construction	Préparation initiale du site, notamment: <ul style="list-style-type: none"> • Enlèvement de toute la végétation, des dépôts organiques, du gravier et de la terre végétale • Systèmes de contrôle du drainage de surface • Système de gestion des eaux souterraines • Protection contre l'érosion reposant sur l'application d'une couche de terre végétale et sur l'hydro-ensemencement
	Construction d'installations: <ul style="list-style-type: none"> • Atelier de réparation
	Construction d'une infrastructure linéaire <ul style="list-style-type: none"> • Un système de boucles ferroviaires comportant ce qui suit : <ul style="list-style-type: none"> ○ La formation d'une boucle ferroviaire intérieure raccordant la voie existante sur le côté est du terminal avant le triangle de virage à la voie de dépôt existante près du silo éleveur du NWT ○ Un triangle de virage pour raccorder la voie d'accès existante du CP à la boucle extérieure. ○ La formation d'une boucle ferroviaire extérieure raccordant la boucle ferroviaire intérieure située au sud du triangle de virage et la voie existante à l'ouest du silo éleveur du NWT ○ Des voies d'atelier • Des terrassements et des nivellements comprenant l'installation de la plateforme de voie, du ballast et du sous-ballast pour tenir compte de l'alignement de la voie ferrée, notamment tout terrassement nécessaire pour connecter à la voie ferrée existante. • Un système de drainage qui comprend des fossés et des ponceaux pour détourner les écoulements d'averse de l'assiette des voies.
Exploitation	Il y a deux raccordements pour la nouvelle boucle ferroviaire à la voie existante. Il s'agit de : <ul style="list-style-type: none"> • Un raccordement à la voie d'accès du CP par le biais du triangle de virage est existant et un nouveau triangle de virage ouest.



	<ul style="list-style-type: none"> Un raccordement à la voie de silo existante et la voie de dépôt existante près du silo élévateur du NWT. <p>La nouvelle boucle sera exploitée et entretenue par la Great Sandhills Railway Ltd. Toutefois, tant le CP que le CN ont l'intention d'intégrer cette nouvelle boucle à leurs activités. Selon le plan initial d'exploitation, le CN circulerait dans le sens antihoraire et le CP dans le sens horaire.</p> <p>Ni le CN ni le CP n'exerce de contrôle sur le triage du NWT; il appartient entièrement au NWT. Il n'existe aucun contrat d'exploitation entre le NWT et le CN ou le CP. Le triage est exploité selon la règle 105 du Règlement d'exploitation ferroviaire (REF) du Canada. Le NWT a un contrat d'exploitation avec la GSR qui lui permet d'exploiter et de gérer le triage; il continuera une fois le projet terminé.</p> <p>Les éléments requis pour la nouvelle boucle ferroviaire comprennent sans y être limités ce qui suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> Un rail Des selles de rail Des crampons de rail Des traverses en bois Des branchements Des aiguillages <p>L'entretien général (p.ex., l'atelier de réparation, l'équipement mobile et les infrastructures linéaires) et les services d'urgence</p> <p>La surveillance environnementale</p>
Désaffectation	Enlèvement des bâtiments et des infrastructures linéaires
	Entretien (p.ex., l'équipement mobile) et les services d'urgence

Le projet s'intégrera aux services d'eau, d'électricité, de chaleur et de combustible existants et empruntera les routes et la gare de triage actuelles pour faciliter la construction et l'exploitation du projet.

Tableau 3: Infrastructures, Structures et ouvrages existants qui sont exploités en association avec le projet

Phase	Infrastructures, Structures et ouvrages existants
Construction	<ul style="list-style-type: none"> Les sources d'énergie actuelles du NWT sont capables d'appuyer la construction du projet et ne requerront pas de modification Pour le pipeline de SaskEnergy actuel : entente de franchissement requise Pour la ligne actuelle de transmission à fibre optique de SaskTel : entente de franchissement requise Pour les infrastructures actuelles de SaskPower : entente de franchissement requise
Exploitation	<p>Les sources d'eau chaude, les prises d'eau et le réseau d'assainissement du NWT sont capables d'appuyer l'exploitation de l'agrandissement et ne requerront pas de modification</p> <p>Les sources d'énergie actuelles du NWT sont capables d'appuyer l'exploitation de l'agrandissement et ne requerront pas de modification</p>
Désaffectation	Les sources d'énergie actuelles du NWT ainsi que le réseau de distribution d'électricité pourront appuyer la désaffectation du projet

SaskEnergy, SaskTel et SaskPower ont été contactés car ils sont tenus de tenir compte du projet afin d'assurer que leurs services ne seront pas interrompus. Des discussions sur les ententes de franchissement sont actuellement en cours avec chaque fournisseur.



10 ESTIMATION DE LA CAPACITÉ DE PRODUCTION MAXIMALE DU PROJET ET DESCRIPTION DES PROCESSUS DE PRODUCTION

La nature du projet n'est pas de produire. Toutefois, l'agrandissement va accroître de 60% les livraisons de blé, de canola et de légumineuses au terminal. Le projet consiste en une nouvelle boucle ferroviaire, deux nouvelles voies d'atelier, un nouveau triangle de virage et un nouvel atelier de réparation. La circonférence de la ligne est de 3 770 m avec des sections à doubles et triples voies. L'ensemble des nouvelles voies représente 8 940 m. L'atelier de réparation aura une superficie de 14 000 pieds carrés,

11 CALENDRIER PRÉVU POUR LE PROJET

Le calendrier prévoit que le processus réglementaire doit être entrepris et terminé entre 2018 et 2020. Les travaux de construction devraient être réalisés entre 2020 à 2022. Le projet serait désaffecté autour de 2120.

12 SOLUTIONS DE RECHANGE POTENTIELLES À LA RÉALISATION DU PROJET ET SOLUTIONS DE RECHANGE AU PROJET

Un tracé de rechange pour la boucle a été identifié, Elle serait plus courte mais devrait franchir quatre fois le pipeline de gaz naturel (Figure 2). Le tracé préféré est plus long mais la boucle ne franchit le pipeline que deux fois.

La construction d'une voie d'atelier a été envisagée mais en raison du trafic, il a été déterminé qu'elle n'aurait pas la capacité de fournir un service adéquat.

Le réalignement de la voie existante a été envisagé pour augmenter le rayon de la courbe. Il a toutefois été déterminé qu'elle ne respecterait pas les spécifications des chemins de fer et que par conséquent elle ne serait pas réalignée.

Le camionnage n'est pas une solution de rechange, car les terminaux céréaliers de Vancouver n'acceptent que le grain transporté par train.

Il n'existe pas de solution de rechange à la construction des boucles pour accroître la capacité du NWT. Par conséquent, aucune solution de rechange n'est envisagée. La décision de la GSR est finale et aucun changement n'est apporté au projet.

Figure 2. Route alternative du project.



Date: 2020/09/10 3:32 PM | User: Jordan Hovdebo | File: P:\SK\2020\000\2000003 North West Terminal Expansion\1000-Drawings\1011-Civil\02-Sketches\200723_SEP_2000003-Permits | Layout: EA2 french | Paper Size: 558.8mm x 431.8mm

Légende	
	Voie ferrée et remblai existants
	Nouveaux remblai et voie ferrée proposés
	Ne sont pas développés
	Zone développée non-ferroviaire
	Route alternative
	Franchissement d'un pipeline

Droits d'auteur © Allnorth Consultants Limited et sociétés affiliées. Tous droits réservés. Les informations qui figurent dans ce document sont la propriété exclusive d'Allnorth Consultants Limited et sociétés affiliées et ne peuvent être reproduites, divulguées ou communiquées à toute personne non autorisée, ou utilisées de quelque manière ou forme que ce soit sans autorisation, sans l'express permission d'Allnorth Consultants Limited et sociétés affiliées.					
0	20/07/24	Émis à titre d'information	SEP	MJ	EL
REV	YY/MM/DD	DESCRIPTION	DRWN	CHKD	APVD

CLIENT:

TITRE: Route alternative pour le Site					
CLIENT N°:	-	DRWN:	SEP	DATE:	20/07/23
PROJET N°:	2000003	DSGN:	-	DATE:	-
TAILLE DES DESSINS:	ANSI "B"	CHKD:	MJ	DATE:	20/07/24
ÉCHELLE:	1:5500	APVD:	EL	DATE:	20/07/24

PROJET: GREAT SANDHILLS RAILWAY SWITCHING OPERATIONS AT NORTH WEST TERMINAL LTD. UNITY, SK	
DWG N°:	2000003-SKT-02
REV:	0



13 RENSEIGNEMENTS SUR L'EMPLACEMENT

Le projet est situé à environ un kilomètre à l'est de la ville d'Unity (Saskatchewan), dans la municipale de Round Valley. Le projet est directement au nord de la route 14 et à l'est de la route 21 (Latitude: 52°26'15.86"N, Longitude: 109° 7'25.54"W). Le terminal North West Terminal Ltd. consiste surtout en terres liées à des utilisations agricoles et industrielles. Le développement sera adjacent au site actuel du NWT.

La limite nord du projet est directement adjacente à des terres agricoles et des masses d'eau sans nom. La limite est correspond à la voie ferrée qui sera modifiée pour garantir un rayon de braquage sécuritaire. Au-delà de la voie ferrée existante, on trouve des terres agricoles et une masse d'eau sans nom. La limite sud est adjacente aux silos élévateurs, à la voie ferrée existante et à des terres agricoles, La route 14 est à approximativement 200 mètres au sud de la limite sud du projet. La limite ouest est adjacente à des terres agricoles. À 1 kilomètre à l'ouest de la limite du projet, on trouve la route 21 et la ville d'Unity.

Les descriptions légales des terrains des projets sont les suivantes:

- LSD 2 Sec 17 Twp 40 Rge 22 W 3 Extension 14 (Parcelle de surface # 121033763)
- LSD 7 Sec 17 Twp 40 Rge 22 W 3 Extension 6 (Parcelle de surface # 121033819)
- NE Sec 17 Twp 40 Rge 22 W 3 Plan No 102249851 Extension 0 (Parcelle de surface # 203351925)
- NW Sec 16 Twp 40 Rge 22 W 3 Extension 1 (Parcelle de surface # 118288581)
- SW Sec 16 Twp 40 Rge 22 W 3 Extension 4 (Parcelle de surface # 163958697)

Les résidences et les lieux d'affaires situés à proximité du projet comprennent la ville d'Unity (1 km à l'ouest) et le bureau de TransGas (1 km au sud-est). Il y a trois propriétés résidentielles situées à 1,2 km, 1,9 km et 2,0 km à l'est du projet.

La proximité du projet avec les terres utilisées à des fins traditionnelles par les peuples autochtones du Canada est inconnue, des consultations sont en cours.

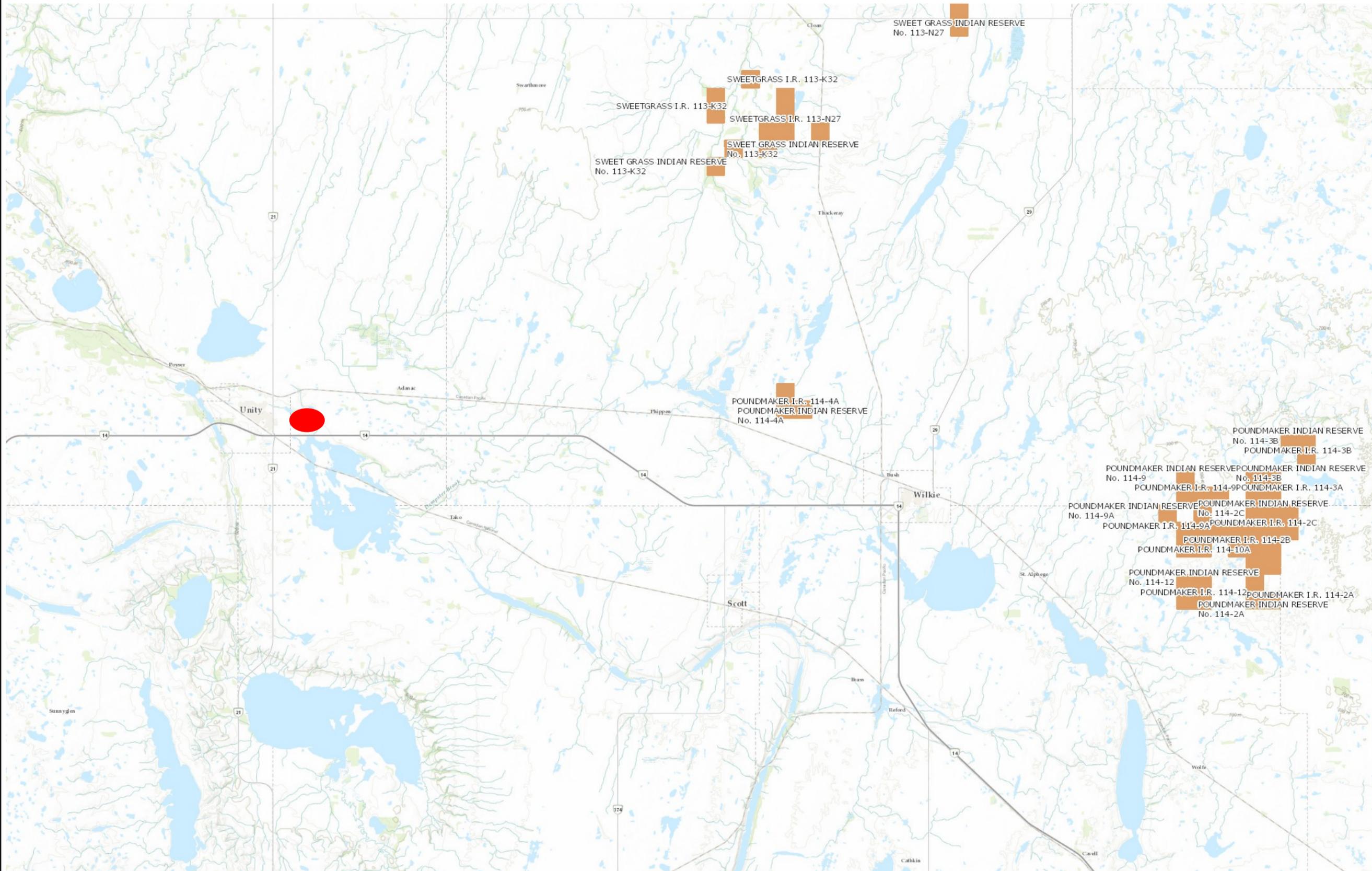
Des terres de réserves indiennes au sens du paragraphe 2(1) de la Loi sur les Indiens se trouvent dans un rayon de 50 kilomètres du projet (Figure 3). Ces réserves sont:

- La réserve indienne de Poundmaker No. 114 (25 kilomètres à l'est du projet)
- La réserve indienne de Sweetgrass No. 113 (25 kilomètres au nord-est du projet)

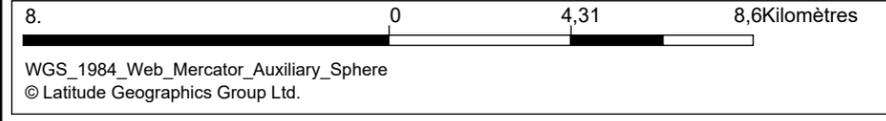
Des terres de Premières Nations au sens du paragraphe 2(1) de la Loi sur la gestion des terres des Premières Nations; se trouvent dans un rayon de 300 kilomètres. Les Premières Nations sont les suivantes :

- La Première Nation de Flying Dust (à 251 km au nord du projet)
- la Première Nation de Mistawasis (237 km au nord-est du projet)
- La Première Nation de Muskeg Lake (210 km au nord-est du projet)
- La Première Nation de One Arrow (236 km au nord-est du projet)
- La Nation dakota de Wahpeton (296 km au nord-est du projet)
- La Première Nation de Whitecap No. 94 (222km au sud-est du projet)
- La Première Nation de Yellow Quill (195 km à l'est du projet)

Figure 3. Réserves indiennes dans les environs d'Unity (Saskatchewan).



- Légende**
- Frontière provinciale
 - Réserve indienne
 - Réserve indienne
 - Parc national
 - Emplacement du projet



Cette carte est un contenu statique généré par les utilisateurs à partir d'un site internet de cartographie et n'est fournie qu'à titre indicatif. Les couches de données qui apparaissent sur cette carte peuvent, ou non, être exactes, à jour ou fiables.

CETTE CARTE NE DOIT PAS ÊTRE UTILISÉE À DES FINS DE NAVIGATION

1: 169,808

Remarques
Le projet est situé à environ un kilomètre à l'est de la ville d'Unity (Saskatchewan).



14 MILIEU PHYSIQUE ET BIOLOGIQUE

Le projet est situé dans la municipalité rurale de Round Vallery (RVRM) qui se trouve dans la tremblaie-parc canadienne, une région semi-aride aux hivers longs et froids et aux été chauds et secs. Le site et ses environs descendent graduellement en pente vers le sud-est. Le site est à environ 7-12 mètres plus bas que les zones environnantes et repose sur du sable, du limon et de l'argile lacustres qui recouvrent directement environ 20 m d'argile. Les fondations du substratum sont de la formation de Belly River (Judith River) consistant en grès, siltstone et mudstone de couleur gris-jaune clair, fluviales comme épicontinentaux, avec de fortes variations latérales.

L'habitat dans l'écorégion de la tremblaie-parc consiste surtout en terres agricoles avec de petites zones parsemées de végétation mixte naturelle et de trembles. Régionalement, l'agropyre et le pâturin sont les espèces dominantes et sont entremêlées de boutelou gracieux sur les pentes supérieures et de fétuque scabre et d'avoine de Hooker dans les pentes inférieures. Le peuplier faux-tremble est l'espèce dominante que l'on trouve généralement dans les terres humides. Les bocages de trembles ont généralement un sous-étage de symphorines de l'Ouest, de rosiers sétigères, de violettes du Canada, d'asters lisses et de gaillets boréaux.

La tremblaie-parc abrite diverses espèces animales, dont le cerf mulet, le cerf de Virginie, le coyote, le renard roux, la moufette rayée, le lièvre de Townsend, le porc-épic, le spermophile de Richardson. Aucune espèce d'importance écologique n'a été identifiée dans la zone du projet.

Les espèces d'oiseaux qui ont pu être identifiées dans la zone et les environs du projet comprennent le bruant des prés, l'alouette hausse-col, la sturnelle de l'Ouest, le merle d'Amérique, le bruant chanteur, le troglodyte familier, la corneille d'Amérique, le grand-duc d'Amérique et la buse à queue rousse.

La faune de l'habitat palustre de la région comprend le carouge à épaulettes, le carouge à tête jaune, le canard colvert, la sarcelle à ailes bleues, le canard souchet, la sarcelle à ailes vertes et le canard chipeau. Ces oiseaux peuvent occuper l'habitat palustre semi-permanent dans la zone du projet.

Un étang semi-permanent est situé dans la partie sud de la zone du projet. La végétation palustre domine la zone centrale de l'habitat palustre ainsi que des plantes émergentes grossières et des plantes aquatiques submergées, dont la quenouille, le scirpe et le potamot. Cet habitat palustre a fréquemment de l'eau de surface pendant toute la saison de croissance (mai à septembre). Le plan d'eau est présumé ne pas renfermer de poisson, car il n'existe aucune connexions entre les lacs abritant du poisson et l'habitat palustre gèle complètement pendant l'hiver, ne permettant pas l'hivernage.



Le lac Kikiskitotawânak Iskêwak est situé à environ 275 m du sud-est du site. Il n'existe aucune données sur le poisson qui soient accessibles au public, au sujet de ce lac, ou de tout autre lac près du projet, Le lac Manitou est à 80 km au nord-ouest d'Unity et renferme des poissons tels le maskinongé, le grand brochet, l'achigan à petite bouche, l'achigan à grande bouche, le touladi et le doré jaune.

L'aire totale du projet est de 1 167 770 m², dont 669 122 m² (57%) ne seront pas développés (terres palustres et terres agricoles). De l'aire non développée, les terres palustres sont d'environ 271 300 m² (41% de l'aire non développée, 23% de l'aire totale du projet). Les 397, 822 m² restants sont des terres agricoles (59 % de l'aire non développée, 34 % de l'aire totale du projet) Une fois que la construction commencera, la location de terres actuellement louées comme terres agricoles sera interrompue.

15 CONTEXTE SANITAIRE, SOCIAL ET ÉCONOMIQUE

Le projet relève de la région sanitaire d'Heartland (HHR) qui fait partie de l'Autorité sanitaire de la Saskatchewan. Selon le rapport sur l'état de santé de la population saskatchewanaise, le Population Health Status Report, de 2016 la santé des Saskatchewanais était, à bien des points de vue, comparable à celle du reste du Canada. Toutefois, dans des domaines tels que le tabagisme, la consommation d'alcool, le surpoids, l'obésité, le régime alimentaire, l'exercice et l'exposition au radon dans les maisons, les taux dans la HHR sont plus hauts que dans le reste de la province. La population de la HHR est très disséminée : 0,95 personne par kilomètre carré. Selon le Recensement 2011, la population autochtone représente environ 3 % de la population totale de la HHR.

L'indice de la qualité des eaux (IQE) permet de facilement comprendre le « classement de la qualité de l'eau ». L'index est déterminé en comparant 23 constituants chimiques couramment surveillés dans l'eau potable d'une collectivité aux normes et objectifs de qualité de l'eau potable dans la province, le Saskatchewan Drinking Water Quality Standards and Objectives. Les résultats des tests de recherche des micro-substances suivantes trouvées dans l'eau potable servent à calculer l'indice : alcalinité, aluminium, arsenic, baryum, bore, cadmium, chlorure, chrome, cuivre, fluorure; dureté, fer, plomb, manganèse, nitrate, sélénium, sodium, sulphate; total des solides dissous, trihalométhanes, uranium; zinc; et pH. L'IQE dans la région sanitaire d'Heartland (HHR) est en dessous de la limite maximale permise (10 microgrammes par litre) ; toutefois, Unity a le plus haut à 0,9 microgrammes par litre.

La RVRM relève de la région sanitaire d'Heartland (HHR), comprend environ 811 kilomètres carrés et inclut la ville d'Unity. Entre 2006 et 2011, la population de la municipalité rurale est passée de 355 à 361 personnes. L'âge moyen dans la municipalité rurale est de 50,1 ans et le revenu total moyen en 2015 était de 42 752,00 \$. En 2015, la population d'Unity était de 3 064 personnes.

Le principal secteur d'activité à proximité immédiate du projet est l'agriculture. De plus, la Compass Minerals Mine (autrefois Sifto Canada) emploie 60 personnes d'Unity et est située au sud du projet, sur la route 14. L'usine d'éthanol, les industries de services et de transport pétroliers, l'entreposage et l'enfouissement des déchets et le transport ferroviaire ont renforcé les liens d'Unity à l'industrie comme source locale et fiable d'emplois.

Unity a, à son acquis, 140 entreprises et plus de 170 chambres dans toute une gamme d'hébergements. Son histoire est fièrement affichée sur les peintures murales historiques du centre-ville et au musée du patrimoine d'Unity et son district, avec ses 22 bâtiments et toutes sortes d'expositions. Le Golf d'Unity accueille les golfeurs de tous les niveaux, du débutant au chevronné.



16 APPUI FINANCIER DES AUTORITÉS FÉDÉRALES

Le financement fédéral total demandé à Transports Canada dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux s'élève à 7 616 073,58 \$.

17 TERRITOIRES DOMANIAUX SERVANT AU PROJET

Aucun territoire domanial ne servira au projet.

18 INSTANCES QUI ONT DES POUVOIRS, DES DEVOIRS OU DES FONCTIONS LIÉS À L'ÉVALUATION DES EFFETS ENVIRONNEMENTAUX DU PROJET

Environnement et Changement climatique Canada a des devoirs liés aux effets potentiels du projet qui sont stipulés dans la Loi sur les espèces en péril et la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs. Pêcheries et Océans Canada ont aussi des devoirs liés à l'évaluation des effets et à l'autorisation de déranger le poisson et l'habitat du poisson en application de la Loi sur les pêches. Aucune autorisation en vertu de ces lois ne sera sollicitée pour le projet.

La Province de Saskatchewan a des pouvoirs, des devoirs et des fonctions par le biais du ministère provincial de la Voirie et de l'Infrastructure est a écrit une lettre de soutien pour le projet. La Environmental Assessment Act de la Saskatchewan exige que le promoteur reçoive l'autorisation du ministère de l'Environnement avant de procéder au développement d'un projet susceptible d'avoir d'importantes répercussions sur l'environnement.

L'Agence d'évaluation d'impact du Canada, comme indiqué dans la Section 2 de ce document (Description initiale du projet) a des devoirs juridictionnels qui sont liés aux effets environnementaux du projet.

En outre, le projet relève des instances fédérale et provinciale pour ce qui suit :

- *The Environmental Management and Protection Act (SK)*
- *La Loi sur la faune*
- *The Environmental Management and Protection (Saskatchewan Environmental Code Adoption) Regulations, 2010 (SK)*

19 CHANGEMENTS POTENTIELS CAUSÉS À DES COMPOSANTES DE L'ENVIRONNEMENT QUI RELÈVENT DE LA COMPÉTENCE LÉGISLATIVE DU PARLEMENT

Les poissons et leur habitat - Étant donné que le projet est à proximité des terres agricoles et loin de ruisseaux et de lacs poissonneux, les chances de son impact sur les poissons et leur habitat sont faibles. Il n'y a aucune connectivité ou connexion des eaux de surface entre les terres humides sur le site du projet et les plans d'eau situés hors du site.

Les plans d'eau poissonneux les plus proches sont le réservoir Scott, situé à 28 km à l'est du site du projet et l'étang de Denzil Pond, situé à 50 km à l'ouest du projet. Chaque année, les deux plans d'eau sont stockés de truites arc-en-ciel.

Aucune mesure d'atténuation concernant l'habitat du poisson n'est prévue, car il n'existe aucune connectivité.



Les espèces aquatiques en péril – Le projet ne devrait pas affecter les espèces aquatiques en péril. Aucune information publique sur les espèces aquatiques en péril n'est disponible pour les deux plans d'eau sans nom qui sont dans l'aire du projet.

Les espèces sauvages en péril – Le projet ne devrait pas affecter les espèces sauvages en péril. En raison du terminal NW existant et des terres agricoles sur lesquelles le projet sera situé, il est très peu probable qu'il y ait d'autre perte importante d'habitat faunique sur les terres où sera le projet.

Les oiseaux migrateurs - Le projet ne devrait pas affecter l'habitat ou les sites de reproduction des oiseaux migrateurs. La construction du projet actuel doit se faire hors de la période de nidification. Le projet traversera les terres humides situées sur le site du projet, entraînant une perte d'habitat à travers l'emprise ferroviaire.

En 2017, une buse rouilleuse a été identifiée à 300 km au sud du site du projet. Les buses ferrugineuses sont couvertes par la Loi sur les espèces en péril fédérale. En raison de l'éloignement du nid de la buse rouilleuse, le projet ne devrait pas affecter l'habitat ou les sites de reproduction.

Les oiseaux migrateurs mentionnés dans l'Annexe 1 de la Loi sur les espèces en péril fédérale qui ont des aires de distribution géographique qui chevauchent l'aire du projet sont les suivants :

- Hirondelle de rivage
- Hirondelle rustique
- Goglu des prés
- Pioui de l'Est
- Grèbe élégant

Le projet s'inscrit dans la région des marmites torrentielles des Prairies de la Stratégie de conservation des oiseaux. Le plus grand nombre d'oiseaux prioritaires dans cette région sont associés aux terres humides. La dégradation progressives des terres humides et la fragmentation des prairies restantes et autres habitats compromettent la stabilité future de la région des marmites torrentielles des Prairies, Le projet entre dans les zones cultivées et gérées de cette région et n'entre pas dans ses zones protégées et désignées.

20 CHANGEMENTS POTENTIELS À L'ENVIRONNEMENT SUR DES TERRITOIRES DOMANIAUX ET DES TERRES À L'EXTÉRIEUR DE LA SASKATCHEWAN ET DU CANADA

Le projet ne devrait pas entraîner de changement aux terres de réserve et aux territoires domaniaux. Le projet existe entièrement sur des terres privées détenues dans leur intégralité par la NWT. Le parc national Elk Island est situé à 342 km à l'ouest du projet et le parc national des Prairies à 448 km au sud du projet.

Le projet ne devrait pas entraîner de changements à l'extérieur de la Saskatchewan car il est situé entièrement en Saskatchewan.

Le projet ne devrait entraîner de changements à l'extérieur du Canada.



21 RÉPERCUSSIONS SUR LES PEUPLES AUTOCHTONES – PATRIMOINE NATUREL ET PATRIMOINE CULTUREL, UTILISATION DU TERRITOIRE À DES FINS TRADITIONNELLES, RESSOURCES PALÉONTOLOGIQUES, ARCHÉOLOGIQUES ET HISTORIQUES

Les répercussions potentielles sur le patrimoine physique et le patrimoine culturel des peuples autochtones seront identifiées par le biais des consultations et d'une mobilisation continues entreprises auprès des peuples autochtones qui pourraient être affectés. Actuellement, il n'y a pas de renseignements auxquels le public a accès. La GSR continuera à travailler avec les collectivités autochtones sur les répercussions potentielles du projet.

Aucun renseignement découlant de la mobilisation entreprise auprès des collectivités autochtones n'a été transmis à la GSR (Section 6 de ce document).

La construction se fera sur la surface terrestre et il ne devrait avoir que peu de travaux de remblaiement. Toutefois, si des structures archéologiques, paléontologiques ou architecturales sont identifiées pendant la construction, le travail cessera jusqu'à ce que les mesures appropriées soient prises. Il y aura aucune répercussion sur les ressources paléontologiques, archéologiques ou historiques. Dans l'éventualité peu probable où une découverte est faite, le travail cessera et les instances, les agences et les professionnels compétents seront informés.

L'utilisation actuelle du territoire et des ressources à des fins traditionnelles est inconnue, du fait qu'il s'agit de terres privées qui ont pratiquement toutes été converties en terres agricoles ou industrielles.

22 RÉPERCUSSIONS SUR LES PEUPLES AUTOCHTONES – CONDITIONS SANITAIRES, SOCIALES ET ÉCONOMIQUES

Les répercussions potentielles sur les conditions sanitaires, sociales et économiques des peuples autochtones seront identifiées par le biais des consultations et d'une mobilisation continues entreprises auprès des peuples autochtones qui pourraient être affectés. En raison de l'éloignement des collectivités autochtones, les répercussions sur les conditions sanitaires, sociales et économiques des peuples autochtones sont considérées négligeables.

La GSR continuera d'affirmer sa mobilisation auprès des collectivités autochtones au sujet des répercussions potentielles du projet et de garantir que toute répercussion potentielle identifiée par des groupes autochtones soit traitée.

23 ESTIMATIONS DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

Pendant la construction, la principale source d'émission de gaz à effet de serre (GES) proviendra de la combustion du diesel utilisé par l'équipement lourd sur le site et pour les activités de transport.

Une estimation initiale des émissions de gaz à effet de serre associées à la construction et l'exploitation du projet a été évaluée à l'aide d'une revue documentaire de l'exploitation ferroviaire et de la capacité prévue de la NWT une fois le projet terminé. L'estimation initiale est d'environ 50 000 tonnes métriques d'équivalent CO₂ pendant la durée du projet.

24 TYPES DE DÉCHETS ET D'ÉMISSIONS PRODUITS PAR LE PROJET

Cette section identifie les déchets et les émissions auxquels on peut s'attendre pendant la construction du projet et l'exploitation du NWT. Les déchets ménagers et industriels non réglementés seront traités par des sites



d'enfouissement. Les déchets réglementés seront éliminés par des installations tierces de gestion des déchets. La destination du matériel recyclable et récupérable variera en fonction du type de matériel.

Le NWT a reçu l'approbation, au point de vue environnement, d'exploiter des installations de traitement des effluents industriels et l'autorisation d'exploiter le terminal et d'exploiter et contrôler la qualité de l'eau et la qualité de l'air sur le site.

Les sols – Le créosote et l'arséniate de cuivre chromaté utilisés pour le traitement des traverses de chemin de fer sont susceptibles d'avoir une incidence sur les sols dans les environs des voies ferrées. Les impacts que l'on prévoit pendant l'exploitation sont généralement mineurs, localisés et près de la surface. En fin de projet, les traverses et les sols affectés seront enlevés et éliminés de manière appropriée.

L'air – Les dispositifs d'échappement de l'équipement et les sources de combustion devraient occasionner des émissions de GES. Le défrichage du site et les activités de construction devraient occasionner des émissions de particules. Le NWT détient déjà des permis et des autorisations pour exploiter et contrôler la qualité de l'eau et la qualité de l'air sur le site.

Le contrôle de la qualité de l'air se poursuivra pendant la construction et l'exploitation du projet.

L'eau – Une nappe phréatique peu profonde sous le site est une eau très dure et est riche en sulfate de sodium, la rendant impropre à la consommation humaine et animale. Ces conditions sont relatives aux rives du lac Kikiskitotawâwak Iskêwak, un grand lac alcalin situé au sud du projet sur la route 14. Aucune phase du projet ne devrait occasionner de déchets dans ou sur l'eau. Le projet n'occasionnera aucun déchets liquides ou transportés par les eaux.

La surveillance annuelle des nappes phréatiques et des eaux de surface est une exigence du permis d'exploitation actuel. Cela comprend trois bassins d'évaporation, dix puits de surveillance et deux fondrières comme points de surveillance précisés dans le programme de suivi environnemental élaboré par le ministère de l'Environnement de la Saskatchewan.

Pendant la construction, le projet utilisera le réseau d'égouts actuellement en place au NWT. Le projet ne devrait pas occasionner d'autres déchets humains qui dépasseraient la capacité du réseau actuel. La construction ne devrait occasionner qu'une quantité minimale de déchets et ces déchets seront éliminés dans le site d'enfouissement local.