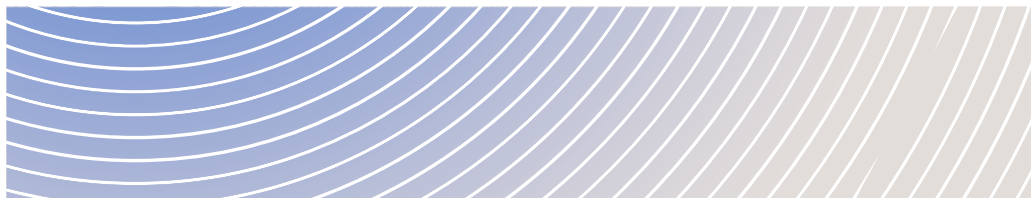




Rapport d'analyse



POUR DÉTERMINER S'IL Y A LIEU DE DÉSIGNER LE **PROJET D'OPÉRATION D'AIGUILLAGE DU CHEMIN DE FER DE GREAT SANDHILLS AU TERMINAL NORTH WEST – CONCEPTION RÉVISÉE** EN SASKATCHEWAN EN VERTU DE LA *LOI SUR L'ÉVALUATION D'IMPACT*.

14 décembre 2020

Table des matières

Rapport d'analyse	i
Objet 1	
Projet.....	1
Contexte de la demande	1
Contexte du projet.....	2
Aperçu du projet.....	2
Analyse de la demande de désignation	4
Pouvoir de désigner le projet.....	4
Effets négatifs potentiels relevant d'un domaine de compétence fédérale.....	4
Effets négatifs directs ou accessoires potentiels	7
Préoccupations du public	7
Répercussions négatives potentielles sur les droits des peuples autochtones	8
Évaluations régionales et stratégiques	9
Conclusion	9
ANNEXE I	7
Annexe I : Tableau récapitulatif de l'analyse	8
ANNEXE II	16
Annexe II : Possibles autorisations fédérales et provinciales pertinentes pour le projet.....	17

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 – EMPLACEMENT DU PROJET	3
--	---

Objet

L'Agence d'évaluation d'impact du Canada (l'Agence) a préparé le présent rapport aux fins d'examen par le ministre de l'Environnement et du Changement climatique (le ministre) pour qu'il décide s'il y a lieu de désigner le projet d'opération d'aiguillage du chemin de fer de Great Sandhills Railway au terminal North West – Conception révisée (le projet) conformément à l'article 9 de la *Loi sur l'évaluation d'impact* (LEI).

Projet

Le projet, proposé par Great Sandhills Railway Ltd, est l'agrandissement d'une gare de triage existante, le terminal North West, une installation de manutention du grain située à 1 km à l'est de la ville d'Unity, en Saskatchewan, desservie par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et le Chemin de fer Canadien Pacifique.

Contexte de la demande

Le 21 octobre 2020, le ministre a reçu une demande de désignation du projet de la part de la Première Nation de Makwa Sahgaiehcan, en Saskatchewan. La demande exprimait des préoccupations concernant : les répercussions sur les peuples autochtones et leurs droits ancestraux et issus de traités établis, les répercussions sur la culture, la santé et la sécurité, les répercussions de l'augmentation du trafic ferroviaire dans la région, les répercussions sur le genre, les effets cumulatifs et le manque de consultation par le promoteur de ce projet et des projets de chemin de fer antérieurs, en général.

Une conception précédente du projet avait lancé le processus fédéral d'évaluation d'impact. L'Agence a mis fin au processus à la demande du promoteur. Le promoteur a fourni une conception révisée du projet, qui fait l'objet de cette demande de désignation.

Dans le cadre de l'étape préparatoire relative à la conception précédente du projet, l'Agence a demandé l'avis et la contribution des autorités fédérales, du ministère de l'Environnement de la Saskatchewan et des groupes autochtones potentiellement touchés au cours d'une période de consultation publique (numéro de référence 80998 du Registre canadien d'évaluation d'impact). En réponse à la demande de désignation, l'Agence a demandé des renseignements supplémentaires au promoteur et a invité les autorités fédérales, le ministère de l'Environnement de la Saskatchewan et les groupes autochtones potentiellement touchés à fournir des mises à jour des renseignements et des commentaires supplémentaires sur les modifications apportées à la conception du projet.

Le 20 novembre 2020, le promoteur a répondu en fournissant des renseignements sur le projet et en indiquant qu'il estimait que le projet ne devait pas être désigné. Des avis sur les mécanismes législatifs pertinents et les effets potentiels attribuables au projet ont été reçus de la part d'Environnement et Changement climatique Canada (ECCC), de Pêches et Océans Canada, de Santé Canada, de Services autochtones Canada, de Transports Canada, de l'Office des transports du Canada, de Femmes et égalité

des genres Canada, du ministère de l'Environnement de la Saskatchewan et du ministère de la Voirie et de l'Infrastructure de la Saskatchewan.

L'Agence a également reçu et examiné les mémoires de groupes autochtones, y compris la Première Nation de Makwa Sahgaiehcan et la Première Nation de Mosquito, Grizzly Bear's Head, Lean Man, les intervenants (c'est-à-dire la ville d'Unity) et le public.

Contexte du projet

Aperçu du projet

Le projet vise à résoudre les problèmes de configuration de la gare de triage existante et est conçu pour réduire la congestion sur la principale ligne de chemin de fer à laquelle cet emplacement est relié, améliorer l'efficacité de l'expédition de produits tels que le blé, le canola et les légumineuses par la gare de triage, et créer un espace pour l'inspection mécanique ou la reconversion des trains et des wagons (figure 1). La durée escomptée d'exploitation du projet est de 100 ans.




Les composantes et les activités du projet comprennent :

- la préparation du site, y compris l'enlèvement de la végétation et du sol, le contrôle des eaux de surface, les systèmes de gestion des eaux souterraines et la protection contre l'érosion;
- la construction et l'exploitation de 8,9 ha de nouvelles voies ferrées, dont deux voies d'atelier;
- les raccordements aux voies et infrastructures existantes;
- la construction et l'exploitation d'un atelier de réparation;
- les opérations de l'entretien général et les services d'urgence.

Figure 1 : Emplacement du projet



LEGEND

	EXISTING TRACK AND EMBANKMENT	(144,689.573m ²)
	EXISTING NON-RAIL DEVELOPED AREA	(208,836.950m ²)
	PROPOSED NEW TRACK AND EMBANKMENT	(88,771.123m ²)

[Source : Présentation du projet de Great Sandhills]

Analyse de la demande de désignation

Pouvoir de désigner le projet

Le *Règlement sur les activités concrètes* (le Règlement) de la LEI indique les activités concrètes qui constituent des projets désignés. Les projets désignés sont assujettis à la LEI. Le règlement s'applique à tout agrandissement de 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 hectares ou plus. À l'aide des renseignements disponibles, l'Agence a calculé que l'augmentation de la superficie totale de la gare de triage existante peut être supérieure à 50 %, mais que la superficie totale de la gare de triage existante et de l'agrandissement est inférieure à 50 hectares et que, par conséquent, le projet n'est pas une activité désignée visée par le Règlement.

En vertu du paragraphe 9(1) de la LEI, le ministre peut, par arrêté, désigner une activité concrète qui n'est pas visée par le Règlement. Le ministre peut le faire si, à son avis, l'activité concrète peut entraîner des effets négatifs relevant du domaine de compétence fédérale ou des effets négatifs directs ou accessoires, ou si des préoccupations du public liées à ces effets justifient la désignation.

La mise en œuvre du projet n'a pas commencé pour l'essentiel et aucune autorité fédérale n'a exercé une attribution qui permettrait la réalisation du projet, en tout ou en partie¹. Compte tenu de la façon dont le projet est ainsi entendu, le ministre peut envisager de désigner ce projet conformément au paragraphe 9(1) de la LEI.

L'entente de financement entre Transports Canada et le promoteur exige que ce dernier satisfasse aux exigences de la LEI avant de recevoir le financement. Effets négatifs potentiels relevant d'un domaine de compétence fédérale

Le projet propose de perturber 8,9 ha de terres privées, ne franchit pas un plan d'eau et se trouve à proximité de terres agricoles ou industrielles. L'Agence comprend que le projet est d'échelle réduite, qu'il ne nécessite pas de nouvelle technologie ou de nouvelle activité, et qu'il ne se situe pas dans une réserve

¹Le ministre ne doit pas procéder à la désignation si la mise en œuvre de l'activité concrète a véritablement commencé, ou si une autorité fédérale a exercé une attribution relativement au projet (paragraphe 9[7] de la LEI).

d'espèces sauvages² ou une réserve d'oiseaux migrateurs³. La possibilité d'effets négatifs relevant d'un domaine de compétence fédérale, au sens de l'article 2 de la LEI, serait limitée par la conception du projet, par l'application de mesures d'atténuation normalisée, et gérée par les mécanismes réglementaires et législatifs applicables. L'annexe I fournit un tableau récapitulatif des effets négatifs potentiels, des mesures d'atténuation proposées par le promoteur et des mécanismes législatifs requis si le projet est mis en œuvre.

Poisson et habitat du poisson

L'Agence a examiné les renseignements fournis par le promoteur, Pêches et Océans Canada et ECCC, et est d'avis que le projet, tel qu'il est proposé, n'est pas susceptible d'entraîner des effets négatifs potentiels sur le poisson et l'habitat du poisson. L'Agence comprend qu'il n'y a pas de franchissement de plans d'eau et que les terres humides dans la zone du projet et les plans d'eau en aval sont peu susceptibles de contenir des poissons. Bien que le projet puisse entraîner des modifications de la qualité des eaux de surface par l'érosion, la sédimentation, les particules ou les contaminants introduits dans les plans d'eau par le ruissellement et les déversements du site, l'Agence comprend que les effets potentiels seraient gérés de manière appropriée par la conception du projet, le contrôle des eaux de surface, la gestion des eaux souterraines et le détournement du ruissellement. L'Agence a estimé que toutes les activités du projet doivent être réalisées en conformité avec la *Loi sur les pêches*.

Oiseaux migrateurs

L'Agence a pris en considération les renseignements fournis par le promoteur et ECCC et est d'avis que la possibilité d'effets négatifs sur les oiseaux migrateurs attribuables au projet est limitée. La possibilité d'effets négatifs sur les oiseaux migrateurs pourrait résulter d'effets directs et indirects tels que des collisions ou la destruction de nids et d'œufs, la suppression d'habitats, des perturbations sensorielles, une exposition potentielle à des produits chimiques et des effets négatifs potentiels sur les terres humides, y compris leurs fonctions écologiques. L'Agence convient que la conception du projet comprendra : le contrôle des eaux de surface, la gestion des eaux souterraines, le détournement des eaux de ruissellement et la surveillance de la qualité de l'eau; qu'il n'y a pas de traversée de plans d'eau; et que les activités de construction auront lieu en dehors de la période de nidification pour éviter de perturber les oiseaux nicheurs. Les effets négatifs potentiels seraient gérés de manière appropriée grâce à la conception du projet, à des mesures d'atténuation normalisées et au respect de la législation applicable telle que la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs* et la *Loi sur les espèces en péril*.

Territoires domaniaux et autres provinces

L'Agence a pris en compte les renseignements fournis par le promoteur, ECCC, et Services aux Autochtones Canada, et est d'avis que le projet n'est pas susceptible de causer un changement dans l'environnement sur les territoires domaniaux ou dans une autre province. L'Agence convient que les

² La réserve d'espèces sauvages, comme il est défini à l'article 2 du *Règlement sur les réserves d'espèces sauvages*.

³ Le refuge d'oiseaux migrateurs comme défini au paragraphe 2(1) du *Règlement sur les refuges d'oiseaux migrateurs*.

territoires domaniaux les plus proches, la réserve indienne de Poundmaker n° 114-4A et la réserve indienne de Sweetgrass n° 113-K32, sont situés à environ 25 km du projet et que le projet est entièrement situé en Saskatchewan.

L'estimation du promoteur pour les émissions de gaz à effet de serre (GES) de la conception précédente du projet est de 50 000 tonnes d'équivalent dioxyde de carbone (CO₂) sur la durée de vie escomptée (100 ans) du projet. ECCC a indiqué que cela pourrait ne pas être conforme à l'objectif à long terme du gouvernement du Canada visant à atteindre la carboneutralité d'ici 2050. La Saskatchewan a indiqué que le projet aurait probablement un effet positif net sur les émissions de GES, car le transport ferroviaire est moins intensif en carbone que le camionnage. Étant donné la nature mondiale des GES et du changement climatique, l'Agence estime que les effets de leur rejet sont de nature transfrontalière.

Peuples autochtones du Canada

L'Agence a pris en considération les renseignements fournis par le promoteur, Pêches et Océans Canada, ECCC, Santé Canada, Services aux Autochtones Canada, le ministère de l'Environnement de la Saskatchewan, le ministère de la Voirie et de l'Infrastructure de la Saskatchewan, les groupes autochtones et le demandeur. L'Agence est d'avis que tout effet négatif potentiel sur l'utilisation traditionnelle et culturelle des terres, sur la santé, sur les éléments importants ou sur les conditions sociales ou économiques des peuples autochtones du Canada causé par le projet sera limité.

L'Agence convient que les peuples autochtones peuvent récolter des plantes ou exercer d'autres droits dans la région. Des inquiétudes ont été exprimées concernant les effets de l'augmentation du trafic ferroviaire dans la région, notamment sur la santé et la sécurité des membres exerçant leurs droits, et les effets du bruit et des perturbations sur la faune. L'Agence convient que les activités liées à la construction, à l'exploitation et à la désaffectation d'un projet linéaire pourraient avoir des effets négatifs sur la faune et la flore et que cela pourrait, par la suite, avoir des répercussions sur l'usage courant des terres à des fins traditionnelles. Le projet pourrait avoir des effets négatifs potentiels sur la santé : émissions et modifications de la qualité de l'air, augmentation des niveaux de bruit en raison de l'exploitation et des activités de construction, et possibilité de rejet de contaminants en cas d'accidents et de défaillances. Des renseignements supplémentaires sur l'endroit où les personnes se trouvent ou passent du temps seraient nécessaires pour évaluer pleinement ces risques.

L'Agence a également tenu compte de l'échelle limitée du projet, du fait que le projet n'implique pas le franchissement d'un plan d'eau, que les activités se déroulent sur des terres privées sans droit d'accès, et qu'il n'est pas à proximité immédiate de territoires domaniaux inoccupés ou de terres de réserve. L'Agence convient qu'il existe des exigences provinciales pour la surveillance de la qualité de l'eau et de l'air sur le site, et que la surveillance se poursuivra pendant la construction et l'exploitation du projet. L'Agence convient que les lois provinciales telles que le *Railway Act* garantissent que les opérations ferroviaires sont menées en toute sécurité afin d'atténuer les risques d'accident liés à ces opérations, et que le transport de marchandises dangereuses doit se conformer aux inspections de Transports Canada et aux exigences de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*. Annexe II

L'Agence comprend que le projet implique un minimum de travaux de terrassement. L'Agence comprend que les travaux seraient interrompus en cas de découverte d'un objet historique, archéologique, paléontologique ou architectural. Par conséquent, il n'est pas prévu que le projet ait des répercussions sur

les ressources historiques et archéologiques. L'Agence a estimé que la conformité à l'*Heritage Property Act* de la province est nécessaire.

Surveillance législative et réglementaire

L'Agence a estimé que toutes les activités du projet doivent être menées en conformité avec la législation fédérale applicable, dont la *Loi sur les pêches*, la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*, la *Loi sur les espèces en péril* et la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* (annexe II).

Le ministère de la Voirie et de l'Infrastructure de la Saskatchewan réglemente les opérations ferroviaires. Des autorisations, approbations et licences, telles que l'autorisation de construire et d'exploiter une installation de stockage, le permis de protection de l'habitat du poisson (si nécessaire), l'autorisation de construction du chemin de fer, l'autorisation d'ouverture du chemin de fer et le certificat d'exploitation seront exigés par la législation provinciale de la Saskatchewan. Ces autorisations fournissent des outils supplémentaires pour gérer et atténuer toute répercussion négative potentielle du projet (annexe II).

Effets négatifs directs ou accessoires potentiels

Les effets directs ou accessoires sont ceux qui sont directement liés ou nécessairement accessoires à l'exercice par une autorité fédérale d'une attribution permettant la réalisation, en tout ou en partie, d'un projet, ou à l'octroi par une autorité fédérale d'une aide financière destinée à permettre la réalisation, en tout ou en partie, de ce projet.

L'Agence est d'avis que tout effet négatif direct ou accessoire résultant de la délivrance de permis ou d'autorisations fédéraux ou de l'aide financière accordée pour permettre la réalisation du projet devrait être géré de manière adéquate par les mêmes mesures qui limiteraient les effets potentiels dans les domaines de compétence fédérale tels que la conception du projet, les mesures d'atténuation normalisées, le respect de dispositions législatives pertinentes.

Préoccupations du public

Le ministre doit examiner si les préoccupations du public relatives aux effets relevant d'un domaine de compétence fédérale justifient la désignation du projet.

Les préoccupations exprimées par le demandeur et les groupes autochtones comprennent les suivantes :

- répercussions sur les peuples autochtones, leurs droits et leur culture;
- répercussions sur la santé et la sécurité, telles que les troubles sensoriels, la contamination, y compris des ressources récoltées, les risques de blessures ou les amendes en cas de proximité du chemin de fer, ce qui conduit à l'évitement;
- répercussions de l'augmentation du trafic ferroviaire dans la région sur la faune, le bruit et la qualité de l'air;

- la permanence des perturbations entraînant des répercussions intergénérationnelles;
- répercussions sur le genre;
- effets cumulatifs;
- le manque de consultation sur le projet.

Les préoccupations exprimées concernent les effets négatifs potentiels relevant de la compétence fédérale ou les effets négatifs potentiels directs ou accessoires, y compris les répercussions sur les peuples autochtones et sur les droits reconnus et affirmés par l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982* (droits de l'article 35).

L'annexe I présente un tableau récapitulatif des préoccupations exprimées concernant les effets négatifs potentiels relevant de la compétence fédérale ou les effets négatifs potentiels directs ou accessoires, les mesures d'atténuation connexes, le cas échéant, proposées par le promoteur, et les mécanismes législatifs requis, s'il y a lieu.

Répercussions négatives potentielles sur les droits des peuples autochtones

L'Agence est d'avis que le projet a un potentiel limité d'entraîner des répercussions négatives potentielles sur les droits visés à l'article 35, y compris les répercussions sur les droits des effets négatifs potentiels sur les domaines de compétence fédérale.

Le projet est situé dans la zone du Traité n° 6 et la Western Region 1a de la Metis Nation-Saskatchewan. L'Agence convient que les peuples autochtones peuvent exercer des droits dans la région. L'Agence convient également qu'il n'y a pas de territoire domanial inoccupé ni de terres de réserve à proximité du projet et que les activités du projet se dérouleraient sur des terres privées sans droit d'accès. De plus, en raison de la conception du projet et de l'application des mesures d'atténuation normalisées, le potentiel d'effets négatifs dans un domaine de compétence fédérale et sur les droits visés à l'article 35 devrait être limité et localisé, et géré au moyen des mécanismes réglementaires et législatifs applicables.

Les mécanismes réglementaires fédéraux et provinciaux applicables comprennent la prise en compte des répercussions potentielles sur les droits visés à l'article 35 lorsque des autorisations ou des approbations sont requises. L'Agence convient que le ministère de la Voirie et de l'Infrastructure de la Saskatchewan a conclu que le projet ne déclenche pas l'obligation de consultation. Transports Canada, dans l'accord de financement avec le promoteur, a également conclu que l'obligation de consultation ne découle pas du projet.

En effectuant cette analyse, l'Agence a pris en compte les répercussions potentielles et les commentaires reçus des nations suivantes :

- Première Nation de Makwa Sahgaiehcan
- Première Nation de Little Pine
- Metis Nation – Saskatchewan Western Region 1
- Metis Nation – Saskatchewan Western Region 1a
- Metis Nation – Saskatchewan Western Region 2a

- Première Nation de Mosquito, Grizzly Bear's Head, Lean Man
- Nation crie de Poundmaker
- Nation crie de Red Pheasant
- Première Nation de Sweetgrass
- Première Nation de Moosomin

Évaluations régionales et stratégiques

Aucune évaluation régionale ou stratégique en vertu des articles 92, 93 ou 95 de la LEI n'est pertinente pour le projet.

Conclusion

L'Agence est d'avis que toute possibilité d'effets négatifs, comme il est décrit au paragraphe 9(1) de la LEI, serait limitée par le fait que le projet est à petite échelle, ne nécessite pas de nouvelle technologie, ne se trouve pas dans une réserve d'espèces sauvages ou une réserve d'oiseaux migrateurs, par la conception du projet et l'application de mesures d'atténuation normalisées, et par les mécanismes réglementaires et législatifs existants (annexe I). En outre, l'Agence a examiné la possibilité que le projet ait des effets négatifs sur les droits reconnus et confirmés par l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982* et est convaincue que les mécanismes législatifs existants ont pris en compte ces effets.

Pour étayer son analyse, l'Agence a tenu compte des préoccupations exprimées dans la demande de désignation envoyée au ministre et des commentaires reçus des groupes autochtones, des intervenants et de toute préoccupation publique connue de l'Agence. L'Agence a également sollicité et reçu les commentaires du promoteur, d'ECCC, de Pêches et Océans Canada, de Santé Canada, de Services aux Autochtones Canada, de Transports Canada, de l'Office des transports du Canada, de Femmes et Égalité des genres Canada, du ministère de l'Environnement de la Saskatchewan et du ministère de la Voirie et de l'Infrastructure de la Saskatchewan.

ANNEXE I

Annexe I : Tableau récapitulatif de l'analyse

Effets négatifs ou préoccupations du public aux termes du paragraphe 9(1) de la <i>Loi sur l'évaluation d'impact</i>	Résumé des préoccupations exprimées, effets et mesures d'atténuation proposées par le promoteur et avis d'experts fédéraux et provinciaux	Mécanismes législatifs pertinents
<p>Une modification du poisson et de l'habitat du poisson, au sens du paragraphe 2(1) de la <i>Loi sur les pêches</i></p>	<p>Le projet ne franchit aucun plan d'eau.</p> <p>Promoteur Le promoteur a indiqué que les terres humides semi-permanentes sur le site du projet sont présumées ne pas renfermer de poissons, car il n'existe aucune connexion avec les lacs abritant du poisson, et l'habitat palustre gèle fortement en hiver, ne permettant pas l'hivernage. Aucune donnée sur les poissons n'est disponible pour les lacs situés à proximité du projet. La surveillance annuelle des eaux souterraines et de surface est une exigence du permis d'exploitation actuel du terminal North West.</p> <p>Demandeur, groupes autochtones ou public Sans objet</p> <p>Autorités fédérales Pêches et Océans Canada a indiqué qu'il serait nécessaire d'obtenir de plus amples renseignements concernant les franchissements de plans d'eau et l'habitat touché pour déterminer les répercussions du projet. ECCC a indiqué que le projet pourrait entraîner des modifications de la qualité des eaux de surface par l'érosion, la sédimentation, les particules ou les contaminants introduits dans les plans d'eau par le ruissellement ou les déversements du site. Des mesures d'atténuation appropriées pour la gestion de l'eau et des déchets sont nécessaires.</p> <p>Autorités provinciales Un permis de protection de l'habitat aquatique est conçu pour protéger l'habitat aquatique, y compris la végétation terrestre et aquatique, des répercussions pouvant résulter d'un aménagement dans l'eau ou à proximité de l'eau. Il est peu probable que le permis soit nécessaire, car la conception révisée de la voie ne franchit pas les terres humides semi-permanentes sur</p>	<p>Une autorisation en vertu de la <i>Loi sur les pêches</i> peut être requise si le projet est susceptible d'entraîner l'altération, la perturbation ou la destruction de l'habitat du poisson ou la mort de poissons.</p> <p>Le dépôt de substances délétères dans les eaux fréquentées par le poisson, à moins qu'il soit autorisé par un règlement ou d'autres lois fédérales, est interdit aux termes de la <i>Loi sur les pêches</i></p> <p>Le respect de la <i>Loi sur les espèces en péril</i> est exigé.</p> <p>Le respect des conditions d'un permis de protection de l'habitat aquatique délivré par la Saskatchewan Water Security Agency est exigé, le cas échéant.</p>

Effets négatifs ou préoccupations du public aux termes du paragraphe 9(1) de la <i>Loi sur l'évaluation d'impact</i>	Résumé des préoccupations exprimées, effets et mesures d'atténuation proposées par le promoteur et avis d'experts fédéraux et provinciaux	Mécanismes législatifs pertinents
	le site. Le projet n'aura pas de répercussion sur les eaux abritant du poisson.	
<p>Une modification relative aux oiseaux migrateurs, au sens du paragraphe 2(1) de la <i>Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs</i></p>	<p>Promoteur</p> <p>Le promoteur a indiqué que l'habitat des oiseaux migrateurs ou les lieux de reproduction ne sont pas susceptibles d'être touchés par le projet, car il est prévu que la construction se fasse en dehors des périodes de nidification. Le projet ne franchit aucun plan d'eau, y compris les terres humides.</p> <p>Demandeur, groupes autochtones ou public</p> <p>On craint que l'augmentation du trafic ferroviaire liée au projet ne perturbe la faune, en particulier dans les terres humides adjacentes à la zone du projet.</p> <p>Autorités fédérales</p> <p>ECCC a indiqué que la mortalité individuelle et la destruction de nids et d'œufs ou de toute autre structure nécessaire à la reproduction et à la survie des espèces en péril pourraient se produire pendant toutes les phases du projet. La mortalité des oiseaux migrateurs et des espèces en danger pourrait également survenir en raison de collisions avec des véhicules ou des infrastructures liées au projet. Les déversements accidentels de pétrole ou de produits chimiques pourraient également avoir des effets négatifs, si ces substances se retrouvent dans les habitats fréquentés par les oiseaux migrateurs et les espèces en danger.</p> <p>Autorités provinciales</p> <p>Le ministère de la Voirie et de l'Infrastructure a indiqué qu'il est peu probable qu'il y ait des répercussions significatives sur les oiseaux migrateurs ou les espèces en danger, car le projet proposé est un agrandissement d'un site perturbé existant, entouré de terres agricoles cultivées.</p>	<p>Le respect de la <i>Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs</i> est exigé.</p> <p>Le respect de la <i>Loi sur les espèces en péril</i> est exigé.</p> <p>Le respect des conditions d'un permis de protection de l'habitat aquatique délivré par la Saskatchewan Water Security Agency est exigé, le cas échéant.</p>
<p>Une modification de l'environnement qui pourrait se produire</p>	<p>Promoteur</p> <p>Le promoteur a indiqué que le projet ne devrait pas entraîner de modifications des terres de réserve et des territoires domaniaux. Le projet existe entièrement sur</p>	

Effets négatifs ou préoccupations du public aux termes du paragraphe 9(1) de la <i>Loi sur l'évaluation d'impact</i>	Résumé des préoccupations exprimées, effets et mesures d'atténuation proposées par le promoteur et avis d'experts fédéraux et provinciaux	Mécanismes législatifs pertinents
sur des terres domaniales	des terrains privés appartenant au terminal North West. La réserve indienne de Poundmaker n° 114-4A et la réserve indienne de Sweetgrass n° 113-K32 sont situées à 25 km du projet. Le parc national Elk Island est situé à 342 km à l'ouest du projet. Le parc national des Prairies est situé à 448 km à l'ouest du projet.	
Des changements à l'environnement pourraient se produire dans une province autre que celle où le projet est réalisé ou à l'extérieur du Canada	<p>Promoteur</p> <p>Le promoteur a indiqué que le projet ne devrait pas entraîner de changements en dehors de la Saskatchewan, car le projet a lieu entièrement en Saskatchewan. L'estimation initiale des émissions de GES liées au projet est d'environ 50 000 tonnes d'équivalent CO₂ sur la durée escomptée du projet, selon une analyse documentaire des opérations ferroviaires et de la capacité prévue du terminal North West après l'achèvement du projet.</p> <p>Autorités fédérales</p> <p>ECGC a indiqué que le volume d'émissions de GES découlant du projet pourrait ne pas correspondre à l'objectif à long terme du gouvernement du Canada en vue d'atteindre la carboneutralité d'ici 2050</p> <p>Autorités provinciales</p> <p>Le ministère de la Voirie et de l'Infrastructure a indiqué qu'il est probable que le projet ait un effet net positif sur les émissions de GES, car le transport ferroviaire est moins intensif en carbone que le camionnage.</p>	En vertu de la <i>Loi canadienne sur la protection de l'environnement de 1999</i> , le projet serait assujéti au Programme de déclaration des émissions de GES du gouvernement fédéral s'il émettait 10 kt ou plus d'émissions de GES, en équivalents CO ₂ par an.
En ce qui concerne les peuples autochtones du Canada, des répercussions – survenant au Canada et résultant de tout changement à l'environnement – pourraient avoir lieu sur le patrimoine naturel et culturel.	<p>Voir également la section : changements à l'environnement – à toute structure, tout site ou tout objet d'importance historique, archéologique, paléontologique ou architecturale.</p> <p>Promoteur</p> <p>Le promoteur a indiqué que le projet sera construit sur la couche supérieure du terrain et qu'un nombre minimal de travaux de terrassement est prévu. Toutefois, si des structures historiques, archéologiques, paléontologiques ou architecturales sont relevées pendant la construction, les travaux</p>	<p>Conformité à l'<i>Heritage Property Act</i> de la Saskatchewan; une évaluation d'impact sur les ressources patrimoniales est requise, si le quart de section ne dispose pas de renseignements patrimoniaux existants.</p> <p>Un processus d'examen et d'approbation est requis en vertu de la <i>Railway Act</i> (Saskatchewan). Ce processus vise à garantir que</p>

Effets négatifs ou préoccupations du public aux termes du paragraphe 9(1) de la <i>Loi sur l'évaluation d'impact</i>	Résumé des préoccupations exprimées, effets et mesures d'atténuation proposées par le promoteur et avis d'experts fédéraux et provinciaux	Mécanismes législatifs pertinents
	<p>cesseront jusqu'à ce que les mesures appropriées soient prises.</p> <p>Les réserves des Premières Nations les plus proches du site du projet sont la réserve indienne de Poundmaker n° 114-4A et la réserve indienne de Sweetgrass n° 113-K32, situées à 25 km du projet.</p> <p>Groupes autochtones, y compris le demandeur, ou le public</p> <p>Les groupes autochtones ont indiqué que les chemins de fer présentent un risque inhérent pour les membres qui peuvent voyager le long ou à travers des zones non contrôlées de la voie ferrée tout en exerçant leurs droits en vertu de l'article 35 ou en accédant à des sites culturels et sacrés importants. Les risques de blessures, d'amendes potentielles et de harcèlement se produisent autour des voies ferrées, ce qui entraîne des comportements d'évitement qui aliéneraient alors des parties de terres importantes sur le plan culturel.</p> <p>Autorités fédérales</p> <p>Au moment de la présente analyse, l'Agence ne disposait pas de renseignements indiquant un chevauchement du projet avec les zones d'utilisation privilégiée par les Autochtones et les sites d'importance culturelle. L'Agence est d'avis que le projet a un potentiel limité de répercussions sur le patrimoine naturel et culturel, car le projet est situé sur des terres privées dans un cadre agricole.</p> <p>Autorités provinciales</p> <p>Le ministre de la Voirie et de l'Infrastructure a indiqué qu'il avait mis en place des programmes d'inspection, d'audit et de surveillance permanents pour garantir que les opérations ferroviaires se déroulent en toute sécurité afin d'atténuer le risque d'accidents liés à ces opérations. En outre, toutes les opérations ferroviaires sous réglementation provinciale qui manipulent et transportent des marchandises dangereuses doivent se conformer aux inspections de Transports Canada et aux exigences de la <i>Loi sur le transport des marchandises dangereuses</i> du gouvernement fédéral.</p>	<p>l'infrastructure ferroviaire est construite conformément aux normes appropriées, et que les opérations ferroviaires en cours sont effectuées en toute sécurité et conformément au plan de gestion de la sécurité ferroviaire approuvé par le promoteur.</p>

Effets négatifs ou préoccupations du public aux termes du paragraphe 9(1) de la <i>Loi sur l'évaluation d'impact</i>	Résumé des préoccupations exprimées, effets et mesures d'atténuation proposées par le promoteur et avis d'experts fédéraux et provinciaux	Mécanismes législatifs pertinents
<p>En ce qui concerne les peuples autochtones du Canada, des répercussions – survenant au Canada et découlant de tout changement à l'environnement – pourraient avoir lieu sur l'usage courant des terres et des ressources à des fins traditionnelles</p>	<p>Promoteur Le promoteur a indiqué que l'usage courant des terres et des ressources à des fins traditionnelles est inconnu, car il s'agit de terres privées qui ont été presque entièrement converties en terres agricoles ou industrielles.</p> <p>Groupes autochtones, y compris le demandeur, ou le public Les groupes autochtones ont indiqué que l'usage courant et l'exercice des droits ont lieu dans le voisinage du projet. On craint que l'augmentation du trafic ferroviaire ne perturbe la faune par le bruit, n'affecte les routes de migration et ne provoque une contamination, ce qui aurait des répercussions sur la qualité et la quantité des ressources récoltées.</p> <p>Autorités fédérales Au moment de la présente analyse, l'Agence ne disposait pas de renseignements indiquant un chevauchement du projet avec l'usage courant des terres et des ressources à des fins traditionnelles. L'Agence est d'avis que le projet a un potentiel limité de répercussions sur le patrimoine naturel et culturel, car le projet est situé sur des terres privées dans un cadre agricole.</p> <p>Autorités provinciales Le ministre de la Voirie et de l'Infrastructure a indiqué qu'il est peu probable qu'il y ait des répercussions négatives pour les peuples autochtones, car le projet est situé sur des terres privées, sans territoire domaniale inoccupé ni terres de réserve à proximité du projet. Il n'existe aucun droit d'accès au site pour l'exercice de droits issus de traités et de droits ancestraux ou d'utilisations traditionnelles des terres.</p>	<p>Le respect de la <i>Loi sur la convention concernant les oiseaux migrants</i> est exigé.</p> <p>Le respect de la <i>Loi sur les espèces en péril</i> est exigé.</p> <p>Le respect des conditions d'un permis de protection de l'habitat aquatique délivré par la Saskatchewan Water Security Agency est requis, le cas échéant.</p> <p>Un processus d'examen et d'approbation est requis en vertu de la <i>Railway Act</i> (Saskatchewan), pour garantir que l'infrastructure ferroviaire est construite conformément aux normes appropriées et que les opérations ferroviaires en cours sont effectuées en toute sécurité et conformément au plan de gestion de la sécurité ferroviaire approuvé par le promoteur.</p>
<p>En ce qui concerne les peuples autochtones du Canada, des répercussions – survenant au Canada et résultant de tout changement à</p>	<p>Voir aussi la section : changements à l'environnement – au patrimoine naturel et culturel.</p> <p>Promoteur Le promoteur a indiqué que le projet sera construit sur la couche supérieure du terrain et qu'un nombre minimal de travaux de terrassement est prévu. Toutefois, si des structures historiques,</p>	<p>Le respect de l'<i>Heritage Property Act</i> de la Saskatchewan et une évaluation d'impact sur les ressources patrimoniales sont requis, si le quart de section ne dispose pas de renseignements patrimoniaux existants.</p>

Effets négatifs ou préoccupations du public aux termes du paragraphe 9(1) de la <i>Loi sur l'évaluation d'impact</i>	Résumé des préoccupations exprimées, effets et mesures d'atténuation proposées par le promoteur et avis d'experts fédéraux et provinciaux	Mécanismes législatifs pertinents
<p>l'environnement – pourraient avoir lieu sur toute structure, tout site ou toute chose ayant une importance historique, archéologique, paléontologique ou architecturale</p>	<p>archéologiques, paléontologiques ou architecturales sont relevées pendant la construction, les travaux cesseront jusqu'à ce que les mesures appropriées soient prises.</p> <p>Groupes autochtones, y compris le demandeur, ou le public</p> <p>Les groupes autochtones ont indiqué que les chemins de fer présentent un risque inhérent pour les membres qui peuvent voyager le long ou à travers des zones non contrôlées de la voie ferrée tout en exerçant leurs droits en vertu de l'article 35 ou en accédant à des sites culturels et sacrés importants. Les risques de blessures, d'amendes potentielles et de harcèlement se produisent autour des voies ferrées, ce qui entraîne des comportements d'évitement qui aliéneraient alors des parties de terres importantes sur le plan culturel.</p> <p>Autorités fédérales</p> <p>Au moment de la présente analyse, l'Agence ne disposait d'aucun renseignement indiquant un chevauchement du projet avec une structure, un site ou une chose ayant une importance historique, archéologique, paléontologique ou architecturale. L'Agence comprend qu'il existe un processus d'examen des mises en valeur pour les questions de patrimoine qui est couvert par l'<i>Heritage Property Act</i>.</p> <p>Autorités provinciales</p> <p>Le ministère de la Voirie et de l'Infrastructure a indiqué qu'il est peu probable qu'il y ait des répercussions négatives pour les peuples autochtones, car le projet est situé sur des terres privées, sans territoire domaniale inoccupé ni terres de réserve à proximité du projet. Il n'existe aucun droit d'accès au site pour l'exercice de droits issus de traités et de droits ancestraux ou d'utilisations traditionnelles des terres.</p>	<p>Un processus d'examen et d'approbation est requis en vertu de la <i>Railway Act</i> (Saskatchewan), pour garantir que l'infrastructure ferroviaire est construite conformément aux normes appropriées et que les opérations ferroviaires en cours sont effectuées en toute sécurité et conformément au plan de gestion de la sécurité ferroviaire approuvé par le promoteur.</p>
<p>Tout changement qui survient au Canada relativement aux conditions sanitaires, sociales ou économiques des</p>	<p>Promoteur</p> <p>Le promoteur a indiqué qu'en raison de l'éloignement du projet par rapport aux collectivités autochtones, les répercussions sur les conditions sociales, économiques et sanitaires des populations autochtones sont considérées comme faibles.</p>	<p>Un processus d'examen et d'approbation est requis en vertu de la <i>Railway Act</i> (Saskatchewan), pour garantir que l'infrastructure ferroviaire est construite conformément aux normes appropriées et que les</p>

Effets négatifs ou préoccupations du public aux termes du paragraphe 9(1) de la <i>Loi sur l'évaluation d'impact</i>	Résumé des préoccupations exprimées, effets et mesures d'atténuation proposées par le promoteur et avis d'experts fédéraux et provinciaux	Mécanismes législatifs pertinents
Autochtones au Canada	<p>Groupes autochtones, y compris le demandeur, ou le public</p> <p>Les groupes autochtones ont indiqué que la nature permanente du projet pourrait entraîner des répercussions intergénérationnelles en raison de sa durée escomptée de 100 ans.</p> <p>Autorités fédérales</p> <p>Services aux Autochtones Canada a indiqué qu'il est peu probable qu'il y ait des répercussions sur la santé des peuples autochtones, étant donné la distance qui sépare l'emplacement du projet et les collectivités des réserves.</p> <p>Santé Canada a indiqué que le projet pourrait avoir des effets sur la santé en raison des émissions modifiant la qualité de l'air, de l'augmentation des niveaux de bruit due à diverses activités liées à l'exploitation et à la construction et de la possibilité de rejet de contaminants en cas d'accidents et de défaillances, mais que des renseignements supplémentaires sur l'emplacement des récepteurs humains potentiels seraient nécessaires pour évaluer pleinement ces risques.</p> <p>Femmes et égalité des genres Canada a indiqué que le secteur de l'infrastructure a des répercussions différentes sur les femmes, les hommes et des personnes diverses et les personnes appartenant à divers groupes et collectivités, et ce, de diverses façons. Cela peut aller des possibilités d'emploi, de l'accès aux revenus, à la rémunération ou aux avantages et à l'accroissement des investissements dans la communauté locale; aux rôles décisionnels pour les nouvelles innovations et technologies; à l'accès aux services et programmes qui tiennent compte de la perspective, des connaissances et des expériences des personnes et des communautés. Il est important d'essayer de comprendre ces répercussions et de déterminer si une atténuation est nécessaire.</p> <p>Autorités provinciales</p> <p>Le ministre de la Voirie et de l'Infrastructure a indiqué que le projet est susceptible d'avoir des répercussions socioéconomiques positives pour la région et</p>	<p>opérations ferroviaires en cours sont effectuées en toute sécurité et conformément au plan de gestion de la sécurité ferroviaire approuvé par le promoteur.</p> <p>Le ministre de la Voirie et de l'Infrastructure mène des programmes d'inspection, d'audit et de surveillance continus pour s'assurer que les opérations ferroviaires sont effectuées en toute sécurité afin de réduire le risque d'accidents liés à ces opérations. En outre, toutes les opérations ferroviaires sous réglementation provinciale qui manipulent et transportent des marchandises dangereuses doivent se conformer aux inspections de Transports Canada et aux exigences de la <i>Loi sur le transport des marchandises dangereuses</i> du gouvernement fédéral.</p>

Effets négatifs ou préoccupations du public aux termes du paragraphe 9(1) de la <i>Loi sur l'évaluation d'impact</i>	Résumé des préoccupations exprimées, effets et mesures d'atténuation proposées par le promoteur et avis d'experts fédéraux et provinciaux	Mécanismes législatifs pertinents
	<p>contribuera également à améliorer la performance et la fluidité de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement en produits de base, appuyant ainsi les intérêts nationaux. Ce projet a le potentiel de rendre le transport ferroviaire dans la région plus compétitif et plus efficace. En conséquence, il encouragera une utilisation accrue du rail et facilitera un transfert modal du transport de marchandises par camion vers le rail.</p>	
Effets négatifs directs ou accessoires	Aucun effet négatif direct ou accessoire n'est prévu.	Tous les aspects de l'accord de contribution de Transports Canada pour ce projet, dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux, doivent être respectés.

ANNEXE II

Annexe II : Possibles autorisations fédérales et provinciales pertinentes pour le projet

Autorisation	Description
<p>Approbations pour construire et exploiter une installation d'entreposage</p>	<p>Le ministre de l'Environnement de la Saskatchewan doit approuver la construction, la modification ou l'agrandissement d'une installation destinée à la manipulation de substances dangereuses ou de déchets de marchandises dangereuses. Toutes les installations d'entreposage de substances dangereuses nécessitent des autorisations d'exploitation.</p> <p>Le permis sera requis pour l'entreposage de substances dangereuses répondant aux seuils d'entreposage du règlement sur les substances dangereuses et les déchets dangereux, conformément à <i>The Environmental Management and Protection Act, 2010</i>.</p>
<p><i>The Environmental Assessment Act</i></p>	<p>À ce jour, aucune demande n'a été présentée au ministère de l'Environnement de la Saskatchewan pour examen au titre de <i>The Environmental Assessment Act</i>. Si le promoteur présente une demande, une décision ministérielle sera rendue pour déterminer si une évaluation d'impact environnemental provinciale est requise.</p>
<p>Permis de protection de l'habitat aquatique</p>	<p>Un permis de protection de l'habitat du poisson délivré par la Saskatchewan Water Security Agency peut être requis si le projet comprend des travaux dans ou à proximité de l'eau.</p>
<p><i>The Railway Act</i></p>	<p>Le ministre de la Voirie et de l'Infrastructure de la Saskatchewan réalise un processus d'examen et d'approbation en vertu de <i>The Railway Act</i> pour s'assurer que l'infrastructure ferroviaire est construite conformément aux normes appropriées et que les opérations ferroviaires en cours sont effectuées en toute sécurité et conformément au plan de gestion de la sécurité ferroviaire approuvé du promoteur.</p>
<p>Autorisation de construire des chemins de fer</p>	<p>Le ministre de la Voirie et de l'Infrastructure de la Saskatchewan examine et prend en compte l'emplacement proposé, l'objectif et la conception préliminaire (y compris le tracé des voies) du projet ainsi que les risques liés à toute nouvelle marchandise manipulée dans le cadre de l'exploitation ferroviaire afin de déterminer la compatibilité générale avec les propriétés adjacentes et les problèmes de proximité potentiels (problèmes de sécurité ou plaintes qui pourraient découler de l'exploitation ferroviaire).</p>
<p>Autorisation de mise en service des chemins de fer</p>	<p>Le ministre de la Voirie et de l'Infrastructure de la Saskatchewan évalue l'infrastructure de la voie ferrée pour s'assurer que la construction est réalisée conformément à des normes acceptables et que la voie est sûre et adéquate pour les opérations ferroviaires proposées.</p>
<p>Certificat d'autorisation de circuler</p>	<p>Le ministre de la Voirie et de l'Infrastructure de la Saskatchewan évalue le plan de gestion de la sécurité proposé pour s'assurer que l'opérateur ferroviaire a défini les règles applicables pour régir le mouvement et la manutention des wagons sur le site, établir la formation, le suivi et l'évaluation du personnel et des opérations de sécurité, et déterminer les responsabilités au sein de l'organisation pour assurer la sécurité des opérations en cours. Le plan de</p>

Autorisation	Description
	gestion de la sécurité établit le processus et les procédures pour faire face aux accidents, aux incidents et aux interventions d'urgence.
<i>Heritage Property Act</i>	L' <i>Heritage Property Act</i> prévoit la préservation, l'interprétation et l'aménagement de certains aspects des biens patrimoniaux en Saskatchewan. Une évaluation d'impact sur les ressources patrimoniales est requise; si un quart de section ne dispose pas de renseignements existants sur le patrimoine.
Approbation de l'Office des transports du Canada en vertu de l'article 98 de la <i>Loi sur les transports au Canada</i>	L'Office des transports du Canada a indiqué qu'étant donné que les embranchements et les boucles de chemin de fer sont de propriété privée et ne font pas partie d'un réseau ferroviaire sous réglementation fédérale, le projet ne nécessite pas d'approbation en vertu de l'article 98 de la <i>Loi sur les transports au Canada</i> .
Approbation en vertu de la <i>Loi sur les eaux navigables canadiennes</i>	En vertu de la <i>Loi sur les eaux navigables canadiennes</i> , les propriétaires d'ouvrages qui proposent de construire, de placer, de modifier, de reconstruire, d'enlever ou de mettre hors service des ouvrages qui se trouvent dans, sur, sous ou à travers toute eau navigable peuvent être tenus de présenter une demande à Transports Canada, pour les voies navigables régulières, ou de passer par le processus de résolution publique, pour les eaux non régulières. Le ministre des Transports a le pouvoir d'émettre des conditions accompagnant une approbation.
Autorisation en vertu de la <i>Loi sur les pêches</i>	<p>Une autorisation en vertu de l'alinéa 35(2)b) de la <i>Loi sur les pêches</i> sera nécessaire si le projet est susceptible d'entraîner la détérioration, la destruction ou la perturbation de l'habitat du poisson ou une autorisation en vertu de l'alinéa 34.4(2)b) de la <i>Loi sur les pêches</i> si le projet est susceptible d'entraîner la mort de poissons. Le promoteur doit présenter une demande d'examen à Pêches et Océans Canada décrivant les répercussions particulières du projet sur le poisson et l'habitat du poisson pour examen en vertu de la <i>Loi sur les pêches</i>.</p> <p>Pêches et Océans Canada examine également les projets pour déterminer leurs effets sur les espèces aquatiques en péril inscrites, sur toute partie de leur habitat essentiel ou sur la résidence de leurs individus d'une manière qui est interdite en vertu des articles 32, 33 et du paragraphe 58(1) de la <i>Loi sur les espèces en péril</i>.</p>
Autorisation en vertu de la <i>Loi sur les espèces en péril</i>	En ce qui concerne les espèces non aquatiques inscrites à l'annexe 1 de la <i>Loi sur les espèces en péril</i> comme étant disparues du pays, en voie de disparition ou menacées, un permis d'ECCC peut être exigé pour les activités qui touchent une espèce sauvage terrestre inscrite, toute partie de son habitat essentiel ou la résidence de ses individus, lorsque ces interdictions sont en vigueur.