

RÉSUMÉ

Rapport d'évaluation environnementale pour le Projet de pôle logistique de Milton



préparé par

la commission d'examen

pour le

processus d'examen conjoint du Projet de pôle logistique
de Milton

27 janvier, 2020

Résumé du projet de pôle logistique de Milton

Le projet

La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) propose de construire un pôle logistique intermodal sur un terrain de la ville de Milton, dans la région du Grand Toronto et de Hamilton, une région où la croissance urbaine est rapide. Ce projet permettrait de transférer des conteneurs d'expédition entre wagons et camions et d'augmenter la capacité du réseau intermodal au Canada. Le projet serait construit près de la ligne de chemin de fer principale existante et couvrirait environ 400 hectares de terres appartenant au CN. De plus, il permettrait de réaligner et de doubler une partie de la ligne de chemin de fer principale, et comprendrait la construction de nouvelles surfaces de travail et de stockage et de nouvelles voies ferrées de service, d'une grande surface de travail et de stockage, d'un immeuble administratif et d'un garage d'entretien, d'une barrière pour l'entrée des camions et de routes pour accéder à l'installation. Le projet exigerait également la mise en place d'un système de gestion des eaux pluviales, des modifications au tracé de deux cours d'eau et le remplacement du passage à niveau actuel de la route Lower Base Line par un saut-de-mouton ferroviaire au-dessus de la route. Une fois pleinement opérationnel, le projet traiterait environ 450 000 conteneurs par année, transportant principalement des produits finis, tels que des appareils électroménagers, des meubles et autres articles ménagers. Environ 2,7 pourcent des conteneurs contiendraient des marchandises dangereuses, comme des produits de nettoyage ménager et d'entretien des pelouses. Le terminal serait desservi par quatre trains intermodaux par jour, dont deux circulent déjà le long de la ligne principale de la subdivision Halton, qui passe par la ville de Milton. Un maximum de 800 camions par jour entreraient et sortiraient du terminal.

Résumé

Le présent résumé met en évidence certains des points importants du rapport. Nous vous encourageons à lire la liste complète de recommandations. Au cours des trois dernières années, la commission d'examen a mené une évaluation environnementale approfondie afin de déterminer si le projet était susceptible d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants, aux termes de l'article 5 de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)* (LCEE 2012). Nos conclusions sur les effets environnementaux du projet sont présentées dans des encadrés. Pour la plupart des éléments examinés, la commission a conclu qu'avec les mesures d'atténuation proposées par le CN et, dans certains cas, avec les mesures d'atténuation supplémentaires recommandées par la commission, le projet n'aurait pas d'effets négatifs importants sur l'environnement. Toutefois, la commission a conclu que le projet était susceptible d'avoir des effets environnementaux négatifs importants sur la qualité de l'air, et par le fait même sur la santé humaine, ainsi que des effets environnementaux négatifs cumulatifs importants sur la qualité de l'air, la santé humaine, l'habitat de la faune et la disponibilité des terres agricoles. La commission souligne que, dans chaque cas, les effets directs du projet sont relativement petits, mais que ces effets s'ajouteraient à un environnement où la qualité de l'air et les terres agricoles disponibles ont déjà été affectés par le développement et continueraient d'être affectés par un nombre élevé de projets d'aménagement prévus dans la région. La Commission a noté que la plupart des effets environnementaux négatifs que la commission a identifiés comme étant importants sont susceptibles de se produire si le projet ???

avec l'exception du dépassement des normes de la qualité de l'air ambiant relatives à la matière particulaire en 2021, les effets environnementaux négatifs importants que la Commission a déterminés

sont susceptibles d'entraîner des effets environnementaux négatifs cumulatifs importants à la qualité de l'air.

Solutions de rechange pour la réalisation du projet

Le CN a décrit ce qui l'avait poussé à choisir South Milton comme site du projet après en avoir examiné l'emplacement général, la taille, la pente et les effets environnementaux potentiels. La commission a conclu que les critères du CN pour le choix du site étaient raisonnables, et que l'application de ces critères appuyait le choix du site de South Milton. Le CN a également évalué des solutions de rechange pour divers éléments du projet, y compris l'entrée des camions, le saut-de-mouton, l'approvisionnement en eau et la gestion des eaux usées, la conception du système de gestion des eaux pluviales, le ruisseau Indian et l'équipement de lavage. La commission était satisfaite des options choisies par le CN.

Qualité de l'air

Le CN a indiqué que les niveaux de référence des contaminants atmosphériques étaient généralement inférieurs aux normes fédérales et provinciales pertinentes de la qualité de l'air ambiant, à l'exception du benzo(a)pyrène et du benzène. Les résultats de la modélisation de la dispersion effectuée par le CN ont prédit qu'en 2021, avec la réalisation du projet, à certains endroits, le benzo(a)pyrène, le benzène et la matière particulaire (PM₁₀) dépasseraient les normes quelques jours par année. Halton Municipalities a indiqué que le CN n'avait pas inclus la poussière des routes dans sa modélisation et qu'il avait aussi sous-estimé le nombre de camions dont le moteur tournerait au ralenti.

Le CN a par la suite proposé d'autres mesures d'atténuation qui, selon ses prévisions, réduiraient la poussière de 25 pourcent et les émissions des camions au ralenti de 70 pourcent.

La commission a déterminé que trois contaminants dépasseraient les normes de la qualité de l'air ambiant applicables : le benzo(a)pyrène (de 2 600 pourcent), le benzène (de 178 pourcent) et la PM₁₀ (de 112 pourcent). Dans la région de Milton, le transport et d'autres activités ont eu un effet que la commission juge déjà important sur la qualité de l'air, comme en témoignent les données de référence existantes sur la qualité de l'air. La commission a conclu que, bien que la contribution du projet soit limitée, elle augmenterait les niveaux de benzène, de benzo(a)pyrène et causerait le dépassement des normes de PM₁₀ et PM_{2,5}; le projet serait donc susceptible d'entraîner un effet environnemental négatif important. De même, puisque le développement résidentiel, industriel et commercial à Milton se poursuivra, la commission a conclu que le projet, en combinaison avec d'autres projets et activités, est susceptible d'avoir un effet environnemental négatif cumulatif important sur la qualité de l'air.

Gaz à effet de serre

Le CN a prévu que les émissions totales de gaz à effet de serre du projet seraient de 23 kilotonnes d'équivalents en dioxyde de carbone (éq. CO₂) par année pendant la construction et de 63 kilotonnes d'éq. CO₂ pendant l'exploitation. Le CN s'est engagé à adopter diverses méthodes d'atténuation, comme l'entretien régulier, l'utilisation de moteurs à haut rendement énergétique et une politique interdisant le fonctionnement des moteurs au ralenti. Le projet permettrait une réduction nette des émissions de gaz à effet de serre puisque les conteneurs seraient transportés par chemin de fer plutôt que par des camions longue distance, une réduction que CN estime pourrait être égale aux émissions de 200 millions kilomètres de transport par camion à chaque année.

Éclairage

Le projet serait une source de trois types d'effets d'éclairage indésirables : l'intrusion de lumière, l'éblouissement et le rougeoiement du ciel. Pendant la construction, certains travaux de nuit

nécessiteraient un éclairage. Pendant son exploitation, le terminal devrait fonctionner de jour et de nuit; il serait éclairé par des luminaires sur mâts de 30 mètres de hauteur sur la surface de travail et stockage et des luminaires de 15 mètres de hauteur le long des routes. Les mesures d'atténuation prévues par le CN comprendraient des bermes, des aménagements paysagers, des écrans anti-éblouissement et des luminaires orientés vers le bas. Halton Municipalities a affirmé que le projet, en raison de ses luminaires plus hautes et plus puissantes, auraient un effet beaucoup plus important que d'autres types d'éclairage présents dans la région. La commission a recommandé que la norme internationale la plus stricte pour les changements dans l'éclairage (rurale plutôt que suburbaine) soit appliquée au projet pour ce qui est des intrusions et des éblouissements de lumière, soulignant que cela exigerait probablement des mesures d'atténuation supplémentaires. La commission a également reconnu l'importance de préserver le ciel étoilé dans la mesure du possible et, à la suite de la suggestion de Halton Municipalities, a recommandé que le CN utilise la technologie de la lumière orange si possible, car cela pourrait réduire considérablement le rougeoiement du ciel.

Bruit et vibrations

Le CN a indiqué que les niveaux de bruit actuels étaient typiques d'un environnement suburbain, et qu'ils étaient dominés par la circulation ferroviaire existante, la circulation automobile locale et le bourdonnement urbain des régions développées. Pendant l'exploitation, il y aurait du bruit 24 heures sur 24, bien que 85 % des mouvements de camions se produiraient pendant les heures de travail. Seulement deux nouveaux passages de train par jour seraient ajoutés à la ligne de chemin de fer principale pour servir le projet. L'atténuation du bruit comprendrait des limites de vitesse, des bermes, des écrans anti-bruit, un confinement des sources de bruit et un choix d'équipement moins bruyant. Aux premières étapes de la construction, le CN prendrait certaines mesures, comme installer des écrans anti-bruit. Les sources de bruit le long de la ligne de chemin de fer principale au nord du chemin Britannia proviendraient entre autres des mouvements de locomotives, du fonctionnement de moteurs au ralenti et du bruit d'attelage. Les promoteurs des terrains le long de la ligne de chemin de fer principale seraient tenus par la ville de Milton de prolonger les écrans anti-bruit pour bloquer le son de cette source. Halton Municipalities s'est dit préoccupé par le manque de détails concernant les mesures d'atténuation proposées. Les promoteurs dont le territoire se trouve au nord du chemin Britannia ont recommandé des écrans supplémentaires entre les futures maisons adjacentes et les sources de bruit. Santé Canada a soulevé des préoccupations au sujet des perturbations du sommeil.

Le CN s'est dit persuadé que tous les critères relatifs au bruit seraient respectés grâce à des mesures d'atténuation, et la commission a formulé des recommandations à cet égard, tout en affirmant que des mesures d'application supplémentaires seraient mises à disposition par l'intermédiaire de l'Office des transports du Canada. La commission a conclu que le bruit limité du projet au nord du chemin Britannia serait adéquatement atténué par les écrans anti-bruit actuels et futurs et que les principales activités du projet au terminal se dérouleraient à plus de 300 mètres de toute maison. La commission a jugé que les vibrations provenant de la construction ou des trains sur la ligne de chemin de fer principale n'auraient pas d'effets négatifs importants.

Eau de surface

Une fois la construction terminée, environ 50 hectares des terres du projet seraient recouverts d'une surface imperméable. Le CN construirait un système de gestion des eaux pluviales comportant des fossés de dérivation, des ponceaux et des bassins de gestion des eaux pluviales pour contrôler le drainage, de sorte que les débits de pointe après la construction du projet ne changeraient pas, même en cas d'événement pluvio-hydrologique régional. Par conséquent, le CN a prédit qu'il n'y aurait pas d'augmentation des risques d'inondation dans les zones en aval. Le CN a indiqué que les modifications

proposées au tracé des chenaux éviterait des problèmes d'érosion et d'instabilité, accroîtrait la zone tampon environnementale, tiendrait compte de la migration du lit des méandres et assurerait la capacité des plaines inondables. Le CN a également indiqué que la qualité de l'eau pourrait être améliorée dans le cadre du projet grâce au traitement des eaux de ruissellement et à la plantation de végétaux le long des cours d'eau. Conservation Halton et Halton Municipalities ont formulé de nombreuses questions et critiques concernant l'évaluation, menée par CN, des caractéristiques de drainage des cours supérieurs, les données limitées sur le débit local, la conception des chenaux, la cartographie des plaines inondables, les effets thermiques et la capacité du réseau d'eaux pluviales à faire face à une tempête extrême comme l'ouragan Hazel.

La commission a conclu que des infrastructures additionnelles de transport et de stockage de l'eau seraient nécessaires, et que le CN disposait de suffisamment de terrains pour construire une telle infrastructure. Les recommandations de la commission comprennent l'établissement d'objectifs de rendement que CN doit respecter pour qu'il n'y ait pas de changements dans les débits ou la qualité de l'eau à l'extérieur du site, ainsi que la collaboration avec d'autres organismes pour veiller à ce que le projet puisse gérer de façon satisfaisante l'éventail des conditions climatiques.

Eau souterraine

Le CN a constaté, et Ressources naturelles Canada en a convenu, que le site du projet présentait un faible potentiel d'alimentation en eau souterraine et que, par conséquent, les eaux souterraines n'étaient pas vulnérables aux déversements de matières dangereuses et à d'autres effets. La commission a jugé que les mesures d'atténuation proposées permettraient d'éviter des changements négatifs dans les réseaux d'eaux souterraines.

Changements touchant les zones humides

Le CN a indiqué qu'il éliminerait 3,7 hectares d'habitat humide de basse qualité et qu'il le remplacerait en créant 7,1 hectares de nouvel habitat humide, à l'aide de végétation indigène. Halton Municipalities s'est dit préoccupé par le fait que la création de milieux humides artificiels pouvait prendre beaucoup de temps et qu'il fallait effectuer une surveillance régulière pour gérer les espèces végétales envahissantes. Conservation Halton a indiqué qu'il faudrait établir des bilans hydriques fondés sur les caractéristiques des milieux humides susceptibles d'être affectés par le projet. La commission a conclu que la proposition de compensation des terres humides du CN était appropriée, et elle a recommandé de consulter Conservation Halton au sujet de sa mise en œuvre.

Milieu terrestre

L'enquête géotechnique du CN a révélé que les sols sur le site fourniraient un soutien stable à l'infrastructure, et que la terre pourrait être réutilisée de façon sécuritaire sur le site. La commission a formulé des recommandations concernant la gestion et la surveillance des sols et a traité les questions relatives à la protection de l'habitat et à la compensation dans d'autres sections.

Faune

Le CN a repéré des habitats d'espèces en péril et a évalué les effets potentiels sur les oiseaux migrateurs. Il a proposé diverses mesures d'atténuation et pour la création d'habitats afin de protéger ces espèces, y compris des clôtures d'exclusion ainsi qu'une formation de sensibilisation à l'intention des employés et des contractants du CN. La commission a conclu que le projet à lui seul n'aurait pas d'effets environnementaux négatifs importants sur la faune et la connectivité des habitats fauniques, mais qu'il était susceptible de causer un effet environnemental négatif cumulatif important en combinaison avec

les effets des pertes passées de terres agricoles et sauvages et les effets futurs de la croissance et du développement rapide continu dans la région.

Poisson et habitat du poisson

Le CN a conclu que certaines parties du ruisseau Indian et de l'affluent A fournissaient un habitat du poisson de basse à moyenne qualité, qui soutient une pêche commerciale, récréative ou autochtone, mais aucune espèce aquatique en péril. Les plans du CN visant à réaligner des sections du tracé du ruisseau Indian et de l'affluent A exigeraient une autorisation de la part de Pêches et Océans Canada et un plan de compensation de l'habitat. Le CN a indiqué que le respect des conditions de l'autorisation de Pêches et Océans Canada garantirait l'absence d'effets résiduels importants sur le poisson ou son habitat. Pêches et Océans Canada a convenu que le projet ne causerait probablement pas de dommages sérieux aux poissons. Conservation Halton s'est dit préoccupé par le fait que la modification des chenaux et les ponceaux pourraient créer des obstacles au passage des poissons, et que les bassins d'eaux pluviales pourraient avoir des effets thermiques. La commission a conclu que la compensation proposée pour l'habitat du poisson contrebalancerait de façon satisfaisante les effets sur le poisson et son habitat.

Qualité de l'air : Effets sur la santé humaine

Le CN a évalué les risques pour la santé humaine de l'exposition à une gamme de polluants atmosphériques, y compris la matière particulaire, l'oxyde d'azote et les gaz d'échappement des moteurs diesel, notamment les particules de diesel, le benzo(a)pyrène et le benzène. Le CN a indiqué que l'analyse du risque relatif qu'il a effectuée sur les gaz d'échappement des moteurs diesel a démontré que le bassin atmosphérique de Milton serait essentiellement le même avec ou sans la réalisation du projet, et que le risque relatif pour la santé se situerait au bas de l'échelle de risque pour le sud de l'Ontario. Santé Canada a fait remarquer qu'il n'y avait pas de seuil d'exposition pour la santé humaine pour certains paramètres de la qualité de l'air et a indiqué que le CN n'avait pas évalué adéquatement les risques pour la santé des gaz d'échappement des moteurs diesel. Halton Municipalities a indiqué que le CN avait omis d'évaluer divers autres effets indésirables sur la santé, y compris la mortalité prématurée non liée au cancer, l'asthme ainsi que les symptômes cardiovasculaires et respiratoires aigus. Santé Canada a recommandé que le CN réduise les émissions de contaminants des gaz d'échappement des moteurs diesel sans seuil d'exposition pour la santé humaine. Le CN a par la suite accepté de préparer une évaluation des risques pour la santé humaine des effets des gaz d'échappement des moteurs diesel, en consultation avec Santé Canada.

Étant donné que la qualité de l'air s'est déjà détériorée en raison des activités humaines, en particulier les émissions de la circulation automobile, et que le projet contribuerait encore plus aux émissions atmosphériques, notamment le benzo(a)pyrène, le benzène et causerait et causerait le dépassement des normes de matière particulaire, la commission a estimé que les effets des émissions atmosphériques sur la santé humaine liés au projet lui-même seraient faibles, mais importants lorsque combinés aux dépassements existants et aux dépassements des niveaux de référence anticipés dans le futur et des ratios d'exposition relatifs à la santé humaine qui sont proches du niveau maximum acceptable; elle a donc conclu qu'il y aurait probablement un effet environnemental négatif cumulatif important.

Aliments prélevés dans la nature et qualité de l'eau : Effets sur la santé humaine

Le CN a modélisé les concentrations futures de benzo(a)pyrène dans les sols et a prédit qu'elles seraient bien en deçà des lignes directrices en matière de santé. La commission a conclu que les risques pour la santé associés à la consommation d'aliments prélevés dans la nature seraient faibles, mais a recommandé que le CN mette en œuvre un programme de suivi. La commission a également conclu

qu'il était peu probable que le projet affecte des sources d'eau souterraine utilisées pour l'eau potable, et a confirmé que les eaux de surface dans la zone de développement du projet ou à proximité ne sont pas utilisées pour l'eau potable ou les loisirs.

Bruit : Effets sur la santé humaine

Le CN a prédit que l'exploitation du projet n'entraînerait qu'un bruit supplémentaire mineur. En réponse aux préoccupations de Santé Canada, le CN a accepté d'analyser plus à fond les perturbations du sommeil afin d'évaluer les répercussions des bruits nocturnes impulsifs, par exemple le son causé par le raccordement de deux wagons. La commission a recommandé que le CN mette en œuvre, au besoin, d'autres mesures d'atténuation, comme des écrans anti-bruit ou des changements opérationnels, pour s'assurer que les événements bruyants individuels demeurent sous la cible de 10 à 15 événements de niveau de bruit maximal (Lmax) de 60 dBA à l'extérieur par nuit. D'autres recommandations sur le sujet incluent la surveillance et le signalement du bruit, de bonnes communications avec la collectivité et un processus de réponse aux plaintes.

Activités de plein air

Le CN a signalé que le cyclisme est populaire dans la région et qu'il existe une installation sportive importante à proximité, soit le Mattamy National Cycling Centre. L'entrée des camions sur le chemin Britannia serait conçue pour accueillir en toute sécurité les piétons et les cyclistes, et le saut-de-mouton à la route Lower Base Line comprendrait des voies cyclables distinctes, ce qui permettrait aux cyclistes d'éviter de traverser la ligne de chemin de fer principale. Le CN construirait des bermes végétalisées à des endroits stratégiques afin de réduire les effets sur les vues panoramiques et le bruit découlant des activités du projet. Halton Municipalities a indiqué que l'augmentation de la circulation des camions dissuaderait les cyclistes, et le regroupement citoyen Milton Says No s'inquiète des effets des émissions atmosphériques et des risques pour la sécurité des cyclistes, en particulier aux carrefours giratoires. La commission a noté que le nombre de camions augmenterait et que les voies artérielles seraient élargies même sans la réalisation du projet, ce qui rendrait les routes moins propices au cyclisme. La commission a recommandé que le CN consulte les organisations de cyclisme au sujet de la sécurité des cyclistes et qu'il élabore un programme de sensibilisation au cyclisme pour les conducteurs de camions qui accèdent au terminal. Le CN a également conclu que, même avec l'ajout de l'éclairage nécessaire au projet, il serait encore possible de voir les étoiles la nuit lorsqu'il y a de bonnes conditions d'observation.

Valeur et jouissance des propriétés

Le CN a indiqué que de nombreux paramètres pouvaient affecter la valeur des propriétés et que tous les quartiers adjacents à la ligne de chemin de fer principale du CN, sauf un, ont été approuvés après que le CN a acquis le terrain pour y construire une infrastructure ferroviaire. Halton Municipalities a affirmé que les grandes installations industrielles devraient être adéquatement conçues, tamponnées ou séparées des utilisations sensibles des terres. Milton Says No a indiqué que, selon les agents immobiliers locaux, le projet pourrait entraîner une baisse initiale à court terme de 5 à 10 % des propriétés situées à proximité du projet. Toutefois, la commission n'a entendu aucune preuve, autre que des conjectures, que le projet puisse causer une baisse généralisée, grave ou permanente de la valeur des propriétés.

Agriculture

La zone de développement du projet sont principalement louées aux agriculteurs locaux qui exploitent des cultures en rangs, comme le soya, le maïs, le blé et le foin. Le projet éliminerait 147 hectares de terres agricoles, dont 30 hectares de terres agricoles de première qualité (0,1 pourcent de la superficie totale de la région). L'atténuation de cette perte pourrait comprendre l'amélioration des terres

Joint process established under the *Canadian Environmental Assessment Act, 2012*, and the *Canada Transportation Act*

adjacentes ou une contribution à la recherche agricole. Le CN a précisé que le plan officiel régional pour Halton comprenait 36 011 hectares de terres agricoles et que l'aménagement prévu dans la ville de Milton, combiné au projet, convertirait 1 732 hectares, alors que la croissance urbaine future nécessiterait de 3 000 à 4 200 hectares de terres supplémentaires. Halton Municipalities a affirmé que le projet ne créerait pas suffisamment d'emplois pour compenser la perte de terres agricoles. La commission a fait observer que le projet éliminerait les terres agricoles plus tôt que prévu, mais que cela se produirait même sans la réalisation du projet. Même si le projet ne causait qu'une petite perte de terres agricoles, combinée avec les conversions passées et l'urbanisation future rapide, la commission est d'avis que cette perte devient importante. La commission a conclu, compte tenu de ces pertes passées et futures, que le projet était susceptible d'avoir un effet environnemental négatif cumulatif important sur la disponibilité des terres à des fins agricoles dans la région de Halton.

Planification de l'aménagement des terres

Le CN a indiqué que le projet était compatible avec la planification régionale et provinciale, car les terrains visés par le projet avaient été désignés pour l'emploi, et que le projet n'empiéterait pas sur les zones touchées par le plan de la ceinture de verdure. En vertu du plan officiel régional de 2019, les sites individuels dans les zones incultes ne sont pas tenus d'atteindre les cibles de densité d'emploi. Halton Municipalities a précisé que la ville de Milton vise à mettre en place des collectivités complètes où il y a un équilibre entre le logement et l'emploi, et souhaite attirer des emplois dans les industries du savoir et dans le domaine de l'innovation. Les centres d'entreposage et de logistique seraient dirigés vers des endroits proches des autoroutes de la série 400. De plus, étant donné que le projet ne propose que 130 emplois directs, la région de Halton devra examiner d'autres possibilités et terrains pour atteindre ses objectifs en matière d'emploi. La commission comprend que Milton souhaite une base d'emploi plus vaste et plus diversifiée, mais puisque le CN était déjà propriétaire de ce terrain et n'était pas nécessairement lié par le plan officiel régional, la commission a conclu que la région de Halton aurait dû prévoir la possibilité de devoir modifier ses plans.

Demande de services et d'infrastructures communautaires

Le CN aurait recours à des contractants pour fournir de l'eau et recueillir et éliminer les déchets solides et les eaux usées dans des installations autorisées, mais il envisagerait de se connecter au réseau municipal si des services devenaient disponibles à l'avenir. Le CN n'a pas prévu de coûts supplémentaires pour les services publics, comme l'entretien des routes, la lutte contre les incendies ou le déneigement. Halton Municipalities s'est dit préoccupé par le fait que le CN ne se raccorderait pas au réseau municipal, qui avait été conçu en fonction de la proposition initiale du CN de 2008, et était aussi préoccupé par le fait que le réseau proposé d'alimentation en eau du site ne serait pas suffisant pour la protection contre les incendies. D'autres préoccupations ont été mentionnées, notamment l'augmentation de l'usure des artères routières, les coûts d'amélioration des intersections et le remplacement éventuel de l'actuel passage de la route Lower Base Line. La commission convient que le CN ne miserait pas, de façon générale, sur les services locaux, mais elle a recommandé que le CN négocie avec la région de Halton pour la prestation de services régionaux d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées.

Finances municipales

Le CN prévoyait que le projet apporterait environ 1 million de dollars par année en taxes foncières et attirerait du développement intermodal à Milton, générant entre 130 et 213 millions de dollars en impôts fonciers et entre 36 et 74 millions en droits d'aménagement sur une période de 30 ans. Halton Municipalities a indiqué avoir fondé sa planification budgétaire sur le concept original de développement industriel ferroviaire du CN en 2008, et a laissé entendre que cela aurait généré

Joint process established under the *Canadian Environmental Assessment Act, 2012* and the *Canada Transportation Act*

49 millions de dollars en droits d'aménagement et 7 millions de dollars par année en impôts fonciers. Halton Municipalities a estimé qu'il s'agissait là des coûts d'occasion perdue. La commission a recommandé que le CN, la région de Halton et la ville de Milton tiennent des discussions afin de trouver des façons dont le CN pourrait contribuer à la vision de Milton d'édifier une collectivité complète, dotée d'une base d'emploi diversifiée et qui comprendrait, entre autres, une industrie logistique élargie.

Effets sur les réseaux de transport routier

Le CN a utilisé des enquêtes provinciales sur l'origine et la destination des déplacements pour estimer la proportion de camions susceptibles de suivre chacun des itinéraires déterminés, ce qui a permis de conclure que les itinéraires primaires des camions se connecteraient au nord-est. Le ministère des Transports de l'Ontario a indiqué que la circulation dans le cadre du projet aurait un effet minime sur les routes provinciales. Halton Municipalities a laissé entendre que les itinéraires qui auraient le moins d'effets à court terme seraient ceux qui passeraient par la promenade James Snow ou le chemin Trafalgar jusqu'à l'autoroute 401. D'autres participants se sont interrogés sur les conséquences d'éventuels accidents et obstacles à la circulation sur l'autoroute 401. Le CN a précisé que les mouvements des camions seraient répartis sur une période de 24 heures. La période la plus occupée pour les camions n'entrerait pas en conflit avec la circulation de pointe, et les camions visés par le projet utiliseraient 2 % ou moins de la capacité future aux intersections de signalisation, à l'exception de l'intersection d'accès sur le chemin Britannia. Le CN a conclu que, tout au plus, le projet ferait augmenter le pourcentage de véhicules lourds de 0,75 à 1,5 % pendant les périodes de pointe. Halton Municipalities a indiqué que la circulation dans le cadre du projet pourrait causer des retards considérables à des intersections importantes, en particulier au chemin Britannia et au chemin Trafalgar, et aurait des répercussions sur les utilisations résidentielles et institutionnelles sensibles des terres. D'autres participants étaient préoccupés par la circulation sur le chemin Tremaine et les effets sur la sécurité routière, en particulier pour les cyclistes, et aux carrefours giratoires.

La commission a constaté qu'un maximum de 800 camions entrant et sortant du site du projet chaque jour ne représentait qu'un faible pourcentage du nombre total de véhicules circulant actuellement sur les routes de Milton (plusieurs milliers de véhicules par heure). La commission a recommandé au CN de réduire le nombre de camions pendant les heures de pointe si le projet devait entrer en service avant l'élargissement du chemin Britannia.

Effets sur les services ferroviaires de passagers, de banlieue ou de marchandises.

Le CN a noté qu'il n'y a pas de mouvement de trains de passagers le long de la partie de la subdivision Halton où se trouverait le projet. Conformément au projet, l'on prévoit ajouter deux nouveaux trains par jour dans le corridor Brampton-Georgetown; cette augmentation correspond à la variabilité prévue de la circulation ferroviaire existante (de 25 à 30 trains par jour). La commission a conclu que le projet n'aurait pas de répercussions négatives sur les services ferroviaires de passagers, de banlieue ou de marchandises.

Patrimoine culturel

Le CN a indiqué que les propriétés patrimoniales situées dans la zone de développement du projet seraient évacuées. Le projet prévoit l'enlèvement d'un bâtiment patrimonial du XIX^e siècle, soit un hangar. Plusieurs propriétés du patrimoine culturel pourraient être vulnérables aux effets des vibrations durant la construction. Le CN protégerait les propriétés vacantes contre les intempéries et le vandalisme en obturant les fenêtres et les portes avec des planches et en les inspectant de manière régulière, jusqu'à ce qu'une réutilisation adaptative ait été déterminée. Le ministère du Tourisme, de la Culture et du Sport de l'Ontario et Halton Municipalities ont tous deux parlé du risque de démolition par

négligence. La commission était satisfaite des mesures d'atténuation proposées pour l'enlèvement du hangar ainsi que pour réduire le risque d'effets de vibration durant la construction, et elle a formulé des recommandations supplémentaires pour déterminer l'avenir des bâtiments évacués.

Archéologie

Le CN a réalisé l'évaluation archéologique en quatre étapes exigée par le ministère du Tourisme, de la Culture et du Sport de l'Ontario, et a mené des fouilles de récupération contrôlées dans dix sites autochtones et trois sites euro-canadiens du XIX^e siècle. Trois groupes autochtones ont participé aux fouilles. La Nation Huronne-Wendat a expliqué que ses lieux de sépulture sont typiquement des ossuaires, d'une grande valeur spirituelle et culturelle, et a indiqué que plus de 2 000 sites archéologiques et de sépultures de la Nation Huronne-Wendat ont été détruits par le développement dans le sud de l'Ontario, à leur insu ou sans leur consentement. La Première Nation des Mississaugas de Credit a indiqué que le CN avait collaboré avec elle pour s'assurer que les ressources archéologiques avaient été traitées avec respect. Elle a indiqué que de nombreux sites avaient été irrémédiablement perdus à cause des développements passés. Les Six Nations de la rivière Grand ont spécifié qu'ils participent activement à la surveillance archéologique dans leur région. La commission reconnaît que les fouilles archéologiques, aussi respectueuses soit-elles, représentent une perte pour les groupes autochtones. Toutefois, la commission estime que le CN a travaillé avec diligence pour établir des relations dans le cadre de ce projet. La commission a recommandé que tout ossuaire découvert demeure intact en permanence, à moins que la Nation Huronne-Wendat n'accepte une solution de rechange, et que le CN consulte les groupes autochtones au sujet des mesures d'atténuation.

Droits ancestraux et issus de traités et usage courant des terres par les groupes autochtones

La Nation Huronne-Wendat, la Première Nation des Mississaugas de Credit et les Six Nations de la rivière Grand ont toutes fourni des renseignements sur leur histoire, leurs droits et leurs traités. La Nation Huronne-Wendat a indiqué qu'ils souhaitent surtout protéger leurs sites archéologiques et leurs ossuaires. La Première Nation des Mississaugas de Credit a souligné l'importance des terres humides dans les cours supérieurs du ruisseau Bronte et du ruisseau Sixteen Mile, où leurs membres récoltent des plantes et des animaux à des fins alimentaires, médicinales et culturelles. Les Six Nations de la rivière Grand souhaitent participer à la surveillance de la qualité de l'air. Lors de l'audience, le CN a répondu à tour de rôle à chaque groupe autochtone et a pris des engagements en ce qui concerne la surveillance archéologique, l'emploi et des opportunités de contrats. Dans son rapport, la commission a formulé des recommandations visant à atténuer les effets environnementaux négatifs sur les eaux de surface, la qualité de l'air et la connectivité de l'habitat, et elle a conclu que le projet n'aurait aucun effet sur l'usage courant des terres et des ressources à des fins traditionnelles. La commission recommande que le CN offre des possibilités pour renforcer l'assise territoriale, l'économie et la capacité culturelle des groupes autochtones affectés.

Accidents et défaillances

Le CN a indiqué que certaines caractéristiques du projet permettront de réduire à la fois la probabilité et la gravité des effets environnementaux découlant des accidents; notamment les faibles vitesses des trains, les faibles volumes de marchandises dangereuses, les vannes d'arrêt du système de gestion des eaux pluviales et la culture de sécurité du CN à l'échelle du réseau. Le CN a jugé que les effets d'un incendie sur la qualité de l'air constitueraient le principal risque pour la santé humaine, mais le risque serait faible en raison des faibles volumes de matières combustibles sur le site. Transports Canada a signalé que les terminaux intermodaux au Canada ont un excellent bilan en matière de sécurité. Halton Municipalities a indiqué qu'on pouvait s'attendre à de nombreuses blessures et à de nombreux décès pendant la durée de vie du projet, mais le CN a précisé que Halton Municipalities avait fait ces prévisions

en se fondant sur les données de toutes les exploitations ferroviaires et non sur les terminaux intermodaux. La commission a conclu que le risque d'un accident grave, y compris un déraillement majeur, était faible, et que les effets environnementaux pouvaient être atténués adéquatement grâce à la conception et à une intervention d'urgence rapide et efficace. La commission a recommandé que le CN mette régulièrement à jour ses plans d'intervention d'urgence, collabore avec les autorités locales et travaille avec le groupe de liaison communautaire pour régler les problèmes qui pourraient être préoccupants pour la collectivité.

Effets de l'environnement sur le projet

Le CN a examiné la façon dont le projet pourrait être affecté par des dangers naturels comme des vents extrêmes, de fortes précipitations, des tempêtes de verglas, des tornades, la foudre et les changements climatiques. Les mesures d'atténuation prévues par le CN comprennent la prise en compte des conditions météorologiques extrêmes au moyen de la conception, des systèmes d'avertissement de tempête et des procédures de travail sécuritaires. Le CN a dit qu'il avait conçu le système de gestion des eaux pluviales proposé pour faire face au scénario le moins favorable qui puisse raisonnablement être envisagé en matière de changements climatiques. Certains participants ont indiqué que le système de gestion des eaux pluviales du CN n'aurait pas une capacité suffisante pour stocker et transférer les eaux lors d'un événement pluvio-hydrologique régional, dans le contexte d'un climat changeant. La commission a formulé des recommandations concernant la capacité de rétention des inondations de même qu'un plan d'intervention d'urgence pour protéger et restaurer l'infrastructure du projet en cas d'événement météorologique extrême.

Gestion de l'environnement

Le CN a proposé de surveiller la plupart des effets du projet pendant la construction et pendant une courte période d'exploitation afin de confirmer l'efficacité des mesures d'atténuation. Le CN s'est également engagé à préparer des plans de gestion environnementale et à établir un groupe de liaison communautaire pour traiter des questions qui préoccupent la collectivité. Les participants ont soulevé des préoccupations concernant le manque de détails sur la surveillance, la durée de la surveillance pendant l'exploitation (étant donné que le projet ne fonctionnerait pas à sa capacité maximale pendant un certain nombre d'années) et la nécessité de déterminer des indicateurs précis pour déclencher des mesures correctives. La commission a formulé des recommandations portant sur une stratégie globale de gestion de l'environnement, la gestion adaptative, un groupe de liaison communautaire, une entente officielle entre le CN et Conservation Halton, et l'application des mesures d'atténuation.

Nécessité du projet

La région du Grand Toronto et de Hamilton connaît une croissance rapide et une demande accrue de biens ménagers, qui devrait doubler d'ici 2040. Les clients, comme les épiceries et les détaillants, exigent que les marchandises des conteneurs soient livrées plus rapidement, ce qui exige une chaîne d'approvisionnement plus souple, plus efficace et plus fiable. La congestion aux terminaux intermodaux entraînera des retards et des inefficacités tout au long de la chaîne d'approvisionnement, et ralentira la croissance économique. De nombreux présentateurs d'entreprises partagent ce point de vue. La commission a convenu qu'il fallait augmenter la capacité des installations intermodales dans la région du Grand Toronto et de Hamilton. La *loi Canadienne sur l'évaluation environnementale, 2012* n'exige pas à la commission d'aborder le sujet de la nécessité du projet comme un élément à considérer lors de son évaluation. Toutefois, la commission a entendu une quantité considérable d'information sur la nécessité du projet, qui est résumée dans le rapport.

Capacité ultime

Le CN a indiqué que le projet traiterai environ 450 000 conteneurs par année, au maximum de sa capacité, dans un avenir prévisible, et que si ce débit augmentait, l'efficacité et la satisfaction de la clientèle diminueraient. Halton Municipalities a suggéré que le projet pourrait être élargi pour accueillir jusqu'à un million de conteneurs par année, avec des effets environnementaux accrus. La commission a conclu que le débit prévu des conteneurs du CN était raisonnable, et a fondé son évaluation et ses conclusions sur le projet tel qu'il a été proposé. Toutefois, la commission a formulé d'autres recommandations qui limiteraient les émissions atmosphériques et les changements dans la qualité et la quantité de l'eau, même si la capacité devait augmenter.