



**Keystone
Environmental**
Knowledge-Driven Results



***Agence canadienne d'évaluation environnementale
Résumé de description de projet
Projet de développement de terminal ferroviaire***

**1310 Kootenay Way
Kamloops, BC**

Préparé pour: North Thompson Rail Terminals Inc.

**Projet No. 14230
Novembre 2018**

Environmental Consulting • Engineering Solutions • Environmental Planning

Suite 320
4400 Dominion Street
Burnaby, Colombie Britannique
Canada V5G 4G3

Téléphone: 604 430 0671
Facsimile: 604 430 0672
info@keystoneenvironmental.ca

SOMMAIRE

North Thompson Rail Terminals Inc. (NTRT) propose de construire et d'exploiter une gare de transbordement de marchandise permanente, dont l'objectif principal est de faciliter l'efficacité des transferts de marchandises en Colombie-Britannique. Conformément à l'alinéa 25b) du Règlement désignant les activités concrètes, la construction, l'exploitation, la désaffectation et la fermeture d'une nouvelle gare de triage qui comprend au moins sept voies de triage ou des voies dont la longueur totale est de 20 km ou plus sont considérés comme des projets désignés.

L'objectif de ce rapport est de fournir l'information requise pour que l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (l'Agence) examine la nature et l'étendue des travaux proposés afin de déterminer si une évaluation environnementale est requise. L'Agence exige un rapport de description de projet afin de déterminer si le projet de développement de North Thompson Rail Terminals Inc. (le projet) nécessite une évaluation environnementale au sens de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

Le projet est situé sur une parcelle de terre de 27 hectares dans la réserve indienne Tk'emlups te Secwepemc (bande indienne de Kamloops) située à proximité de Kamloops (C.-B.) (le site). La nouvelle gare de transbordement comprend la construction de 41 voies, totalisant 14,6 km de voies, comprenant 14 voies de transbordement, deux voies de réparation, un entrepôt de stockage, des aires de transit et des voies d'entrée/sortie; 36 600 m² de zones de dépôt pour le chargement/déchargement; un bâtiment administratif de 4 600 m²; une route d'accès au site; un système de gestion des eaux pluviales; et des zones pour des expansions futures et de la sous-location. Le début des travaux de construction est prévu le 1^{er} mars 2019 et les différentes divisions du développement devraient être opérationnelles à la mi-2019. Le site est situé dans une zone rurale dédiée à l'agriculture et à l'activité industrielle. L'utilisation du terrain actuelle comprend un champ agricole résiduel couvert d'espèces envahissantes, une maison résidentielle unifamiliale et un amas de débris.

Le site est situé sur une parcelle actuellement détenue par un bail prépayé de 99 ans entre NTRT et le gouvernement du Canada. Les dispositions environnementales décrites dans le contrat de location comprennent l'enlèvement et la remise en état des piles de débris du site. À l'heure actuelle, aucune aide financière fédérale n'est proposée ou prévue par les autorités fédérales pour appuyer la réalisation du projet.

Les conditions existantes et l'impact du développement proposé sur les caractéristiques biophysiques environnementales suivantes ont été évalués lors de la préparation de la description de projet ci-jointe: climat, qualité de l'air, bruit, cours d'eau et drainage, sol et terrain, végétation, faune et habitat du poisson.

Le site a déjà été utilisé pour des activités agricoles, qui ont influencé les conditions et les caractéristiques existantes du terrain. En raison de l'ampleur des perturbations antérieures, du peu d'habitat faunique, du manque de milieu aquatiques pour les poissons et leur habitat et de la proximité de perturbations anthropiques provenant des sites industriels voisins, les impacts anticipés sur l'environnement sont considérés comme minimaux et atténuables par de saines pratiques de gestion et le respect de la législation environnementale applicable.

L'engagement et la consultation actuelle avec la bande indienne de Kamloops est prévue de se poursuivre tout au long de la phase de construction et d'opération des travaux proposés. La bande indienne de Kamloops a été impliquée dans la préparation et la signature du contrat de location qui inclue l'exploitation d'une gare ferroviaire comme un usage permis du terrain. Il est estimé que le développement proposé créera plus de 20 emplois durant la phase de construction et d'exploitation régulière. North Thompson Rail Terminals Inc. va continuer de s'impliquer auprès de la bande indienne de Kamloops afin d'identifier les possibilités de développer des compétences et de créer des emplois au sein de la communauté de Premières nations.

Le présent Sommaire est sujet aux mêmes restrictions générales que le rapport et doit être lu conjointement avec le rapport complet.

TABLE DES MATIÈRES

	Page
SOMMAIRE	i
TABLE DES MATIÈRES.....	iii
Liste des tableaux	v
Liste des figures annexées	v
Liste des annexes	v
1. INFORMATIONS GÉNÉRALES ET COORDONNÉES	1
1.1 Nature du projet.....	1
1.2 Coordonnées.....	2
1.3 Évaluations environnementales existantes	3
2. INFORMATION SUR LE PROJET	4
2.1 Contexte et objectifs du projet.....	4
2.2 Exigences réglementaires	4
2.2.1 Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.....	4
2.2.2 Cadre réglementaire	4
2.3 Processus de consultation	9
3. EMPLACEMENT DU PROJET	11
3.1 Utilisation des terres et de l'eau	13
3.1.1 Description légale du terrain.....	13
3.1.2 Licences d'utilisation de l'eau	13
3.1.3 Plans d'utilisation du terrain.....	13
3.2 Travaux et activités	14
3.3 Capacité de production	18
3.4 Émissions, rejets et déchets.....	19
3.4.1 Émissions atmosphériques.....	19
3.4.2 Déchets solides	20
3.4.3 Rejets liquide	20
3.5 Calendrier du projet et activités principales.....	20
3.5.1 Consultation et engagement.....	21
3.5.2 Préparation pré-construction	21

3.5.3	Préparation du site	21
3.5.4	Construction (Phases 1 à 3)	21
3.5.5	Opérations	22
3.5.6	Désaffectation / restauration du site	22
4.	IMPLICATION FÉDÉRALE	24
5.	IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX	25
5.1	Conditions existantes	25
5.2	Climat	26
5.2.1	Impacts potentiels	26
5.3	Qualité de l'air	26
5.3.1	Impacts potentiels	27
5.4	Bruit	27
5.4.1	Impacts potentiels	28
5.5	Cours d'eau de surface et drainage	28
5.5.1	Impacts potentiels	29
5.6	Sol et terrain	29
5.6.1	Impacts potentiels	29
5.7	Végétation	30
5.7.1	Impacts potentiels	30
5.8	Utilisation de la faune et de l'habitat	31
5.8.1	Impacts potentiels	33
5.9	Poisson et habitat du poisson	34
5.9.1	Impacts potentiels	34
6.	ENGAGEMENT ET CONSULTATION AVEC LES GROUPES AUTOCHTONES ET D'AUTRES PARTIES PRENANTES	35
6.1	Premières Nations	35
6.1.1	Utilisation actuelle des terres et des ressources à des fins traditionnelles	36
6.1.2	Conditions sanitaires et socioéconomiques des peuples autochtones	37
6.1.3	Importance historique, archéologique, paléontologique et architecturale	37
6.2	Consultations supplémentaires avec les intervenants	37

7. LIMITATIONS.....	38
8. RÉFÉRENCES.....	39

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1	Résumé du cadre réglementaire	5
Tableau 2	Distances entre le projet et les réserves indiennes situées à moins de 50 km du site	11
Tableau 3	Distances entre le projet et les sites fédéraux proches situés à la Figure 3.....	12
Tableau 4	Composantes du projet	14
Tableau 5	Longueurs de voies approximatives	15
Tableau 6	Dimension du bassin de rétention	18
Tableau 7	Fossés du système de gestion des eaux pluviales	18
Tableau 8	Estimé des émissions en équivalent CO ²	20
Tableau 9	Longueur de voie proposée par phase.....	21
Tableau 10	Sources de bruit potentielles voisines	28
Tableau 11	Possibilité que des espèces inscrites à la LEP ou à la liste provinciale apparaissent sur le Site	32
Tableau 12	Des consultations avec la bande indienne de Kamloops ont eu lieu jusqu'à présent	35

LISTE DES FIGURES ANNEXÉES

Figure 1	Plan de localisation du site
Figure 2	Ententes de conseil tribal / Premières nations
Figure 3	Sites fédéraux près du Site, situé à Kamloops
Figure 4	Localisation du Site à Kamloops
Figure No. E01	Alignement conceptuel de voies propose
Figure No. E01	Alignement conceptuel de voies propose avec des phases

LISTE DES ANNEXES

Appendice 1	Photographies de site choisies
Appendice 2	Figures

1. INFORMATIONS GÉNÉRALES ET COORDONNÉES

North Thompson Rail Terminals Inc. (NTRT) propose de construire une nouvelle gare de transbordement (le projet) au 1310 Kootenay Way, Kamloops, Colombie-Britannique (le site). Keystone Environmental Ltd. (Keystone Environmental) a été retenu par NTRT pour compléter la présente description du projet aux fins d'examen par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (l'Agence). Cette description de projet a été préparée conformément aux informations prescrites pour la description d'un projet désigné (ministère de la Justice, 2018a), car le projet est considéré comme un «projet désigné» en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (ministère de la Justice, 2012b). L'objectif de ce rapport est de fournir les informations nécessaires à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale pour examiner la nature et l'étendue des travaux proposés afin de déterminer si une évaluation environnementale est requise.

Ce résumé de description de projet a été préparé sous forme de revue littéraire et d'étude de terrain visant à identifier les conditions écologiques et biophysiques actuelles du site. Une revue de bases de données et de rapports antérieurs portant sur la qualité des habitats existants, les potentielles sensibilités écologique, les espèces à risque et les préoccupations archéologiques dans le cadre du développement du terminal ferroviaire. Une étude sur le terrain a été menée pour vérifier certaines informations et collecter des données supplémentaires afin d'évaluer les effets potentiels du projet sur les sensibilités écologique, la végétation et la faune.

Le projet est actuellement en phase de planification. À ce titre, les décisions sur l'emplacement des infrastructures, des matériaux et de l'échéancier du projet n'ont pas encore été finalisées. Le présent rapport décrit donc la portée générale des travaux et les différentes options envisagées pour chaque composante du projet. Ces détails se préciseront avec l'avancement de la phase de design du projet. Ce rapport vise à fournir les informations nécessaires pour évaluer la nature et l'étendue des travaux proposés pour les trois phases prévues; la construction, l'exploitation régulière du terminal ferroviaire et la future désaffectation/fermeture.

1.1 Nature du projet

Le projet propose de construire et d'exploiter une gare de transbordement de marchandises permanente à Kamloops, C.-B., dans le but principal est de faciliter l'efficacité des transferts de marchandises en Colombie-Britannique. Le projet sera relié à la voie principale existante de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) située sur la rive Est de la rivière North Thompson, à Kamloops, en Colombie-Britannique (Figure 1). L'installation devrait permettre l'entreposage, le triage, le transbordement et le remplissage de conteneur intermodal et de wagons pour divers clients potentiels. La gare sera exploitée dans un cadre de gestion adapté visant à accueillir différentes marchandises comme des liquides et solides sans conditionnement, des produits pétrochimiques raffinés et non raffinés, des produits forestiers, des métaux et leurs matériaux, des cultures céréalières et spéciales, et des matériaux pour automobiles. La cour de triage appartiendra et sera exploitée indépendamment par NTRT.

Les composantes du projet proposé sont:

- La construction d'une nouvelle cour de triage et installations auxiliaires avec des zones allouées pour le transbordement, le triage, l'entreposage et la réparation de wagons;
- L'installation de liaisons avec une voie ferrée existante du CN;
- La mise à niveau des infrastructures d'énergie électrique;
- La mise en place d'un système de gestion des eaux pluviales, comprenant des fossés pour acheminer les eaux pluviales, le confinement de contaminant et un bassin de rétention; et
- La construction de zones de dépôt de marchandises et de routes d'accès.

Le projet s'étendra sur environ 27 hectares régis par un bail de 99 ans entre la CRT et le gouvernement fédéral du Canada (Figure 1). Historiquement, le site a été utilisé à des fins agricoles, maintenant la majeure partie du terrain est couverte par des espèces envahissantes et agronomiques (Photographie 1). La propriété comprend une maison résidentielle unifamiliale (Photographie 2), un bureau de chantier temporaire (remorque), une grange ainsi qu'une pile de débris située le long du périmètre du site (Photographies 3 et 4).

Un plan d'ensemble du site et un plan conceptuel de l'installation proposée sont fournis dans les plans E01, page 01 de 02, et C03, page 03 de 43, respectivement (Annexe 2). Les activités et les composantes du projet sont examinées plus en détail à la section 3.5.

1.2 Coordonnées

Nom du Projet

Projet de développement d'un terminal ferroviaire

Nom et Adresse du promoteur

North Thompson Rail Terminals Inc.
1310 Kootenay Way, Kamloops, BC V2H 1K3

Coordonnées du promoteur

Mr. Corey Bitz
Président
North Thompson Rail Terminals Inc.
1310 Kootenay Way, Kamloops, BC V2H 1K3
Téléphone: 587-337-1829
Corey.bitz@ntrt.ca

Coordonnées du professionnel qualifié de l'environnement

Mr. Warren Appleton, BSc, R.P.Bio., QEP
Biologiste Sénior
Keystone Environmental Ltd.
320 – 4400 Dominion Street, Burnaby, BC V5G 4G3
Téléphonet: 604-430-0671; Fax: 604.736.8550
wappleton@keystoneenvironmental.ca

1.3 Évaluations environnementales existantes

À notre connaissance, aucune étude environnementale régionale, au sens de l'article 73 de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012) s'appliquant au site, n'a été effectuée.

Il est entendu que NTRT s'est engagé avec la bande indienne de Kamloops (BIK) concernant les zones potentiellement préoccupantes pour l'environnement situées au niveau de la pile de débris et de l'empreinte de la maison résidentielle, et s'est engagée à excaver et enlever les piles de débris, ainsi qu'à prendre les mesures nécessaires pour gérer efficacement les sols touchés.

2. INFORMATION SUR LE PROJET

2.1 Contexte et objectifs du projet

North Thompson Rail Terminals Inc. propose de construire une gare de transbordement de marchandises permanente reliée au réseau existant du CN, comme l'illustre la Figure 2. L'objectif principal du projet est de fournir un cadre de gestion adapté qui optimise l'utilité de la cour de triage en fonction des besoins des clients, tout en supportant l'augmentation du trafic ferroviaire du CN.

Ce projet a été motivé par une augmentation prévue de la demande pour le transport de marchandises, notamment les céréales, le bois, les produits pétrochimiques raffinés et non raffinés, et autres. L'installation proposée devrait permettre d'accroître l'efficacité du transbordement des conteneurs d'expédition, ce qui entraînera une augmentation du nombre de wagons chargés.

2.2 Exigences réglementaires

2.2.1 Loi canadienne sur l'évaluation environnementale

Conformément à l'alinéa 25b) du Règlement désignant les activités concrètes (Ministère de la Justice, 2018c) de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012), le projet est un projet désigné par le fait de la « construction, l'exploitation, la désaffectation et la fermeture d'une nouvelle gare de triage qui comprend au moins sept voies de triage ou des voies dont la longueur totale est de 20 km ou plus ». Par conséquent, une description du projet doit être soumise à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale afin de déterminer si une évaluation environnementale fédérale est requise en vertu de la LCEE 2012.

2.2.2 Cadre réglementaire

Le Tableau 1 présente les mesures législatives prises en compte dans la préparation de cette description de projet. Un bref aperçu de la législation est présenté ci-après. D'après Technical Safety BC, l'installation relève de compétence provinciale (c'est-à-dire que l'Office des transports du Canada n'est pas l'autorité réglementaire). NTRT continuera à collaborer avec les instances législatives appropriées pour identifier les permis et autorisations nécessaires au développement proposé.

NTRT a un bail foncier prépayé de 99 ans signé par l'AADNC, qui lui permet de construire et d'exploiter un terminal ferroviaire aux fins de stockage et de transbordement de marchandises, incluant des matières dangereuses. En outre, le conseil de la BIK a accepté l'utilisation proposée du terrain à condition que les réglementations fédérales applicables soient respectées.

Tableau 1 Résumé du cadre réglementaire

Titre	Applicable?	Commentaire
Fédéral		
<i>Loi sur les pêches, 2013</i>	Non	Aucun milieu aquatique n'est présent sur le site et aucun impact sur la rivière Thompson Nord n'est anticipé.
<i>Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs, 1994</i>	Oui	Le défrichage et le dessouchage seront tenus de respecter la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs.
<i>Loi sur la sécurité ferroviaire, 1985</i>	Oui	Les spécifications techniques et les opérations devront être conformes aux dispositions de la loi.
<i>Loi sur le transport des marchandises dangereuses, 1996</i>	Oui	Si des marchandises dangereuses au sens de la loi sont transportées par le site, la loi s'appliquera.
<i>Loi sur les espèces en péril, 2002</i>	Non	Aucune espèce en péril ne devrait se trouver sur le site. Si des espèces en péril se trouvent sur le site, la loi s'appliquera.
Code canadien du travail, 1985	Oui	Les dispositions de la loi s'appliqueront au développement proposé.
Lignes directrices du Conseil canadien des ministres de l'environnement (CCME)	Oui	Les directives du CCME devraient s'appliquer.
Provincial		
<i>Loi sur l'évaluation environnementale de 2002</i>	Non	Le travail proposé ne respecte pas les critères de seuil en vertu de la Loi.
<i>Loi de 1996 sur la sécurité ferroviaire</i>	Oui	Le terminal ferroviaire sera exploité à l'intérieur des frontières provinciales et sera soumis à la Loi.
<i>Loi de 2008 sur la taxe sur le carbone</i>	Oui	Si le projet transporte du carburant destiné à être utilisé par un navire, un véhicule ferroviaire ou un avion, la loi s'appliquera.
<i>Loi de 1996 sur la conservation du patrimoine</i>	Non	Le projet est situé sur des terres fédérales, hors du champ d'application de la loi. Aucun impact hors site sur les ressources patrimoniales n'est anticipé.
<i>Règlement de 2004 sur les zones riveraines</i>	Non	Le projet est situé sur un territoire fédéral ne relevant pas de la compétence de la Loi. Aucun impact hors site sur les zones riveraines n'est anticipé.
<i>Loi de 2016 sur la durabilité de l'eau</i>	Non	Le projet est situé sur un territoire fédéral ne relevant pas de la compétence de la Loi. Aucun impact hors site sur les cours d'eau au sens de la Loi n'est anticipé.

Titre	Applicable?	Commentaire
<i>Loi de 1996 sur la faune</i>	Non	Le projet est situé sur un territoire fédéral ne relevant pas de la compétence de la Loi. Aucun impact hors site sur la faune au sens de la Loi n'est anticipé.
Municipal		
Règlement n ° 4-19 sur le contrôle des travaux de terrassement	Non	Le projet est situé sur un territoire fédéral ne relevant pas de la réglementation municipale. Si du sol est transporté sur les terrains de la ville, le règlement municipal s'appliquera.
Règlement n ° 40-59 sur les déchets solides et les matières recyclables	Non	Le projet est situé sur un terrain fédéral ne relevant pas de la réglementation municipale. Si des déchets et des matières recyclables sont transportés sur les terrains de la ville, le règlement municipal s'appliquera.
Règlement n ° 23-49 sur le transport des marchandises dangereuses	Non	Le projet est situé sur un terrain fédéral ne relevant pas de la réglementation municipale. Si des marchandises dangereuses sont transportées sur les terrains de la ville, le règlement municipal s'appliquera.
Règlement de la BIK		
Propriété de substance contrôlée, Construction, Modification, Réparation, Déménagement et Démolition de bâtiments, Prévention des incendies, Conservation du patrimoine, Bruit, Égouts sanitaires, Recyclage des déchets solides, Intrusion.	Oui	Ces règlements sont applicable sur les terres de la réserve de la BIK.

- **Loi fédérale sur les pêches, 2013:** Les articles 35 à 37 interdisent la pollution des cours d'eau par des substances nocives pour les poissons et leur habitat, ainsi que de tout ouvrage entraînant des "dommages sérieux à tout poisson" sans l'autorisation du ministère des Pêches et des Océans (MPO). On considère que la *Loi sur les pêches* ne s'applique pas développement proposé en raison de l'absence de milieux aquatiques sur le site et de la proximité de cours d'eau hors site. La rivière Thompson Nord est située à environ 300 m du site. Il n'y aura aucun rejet hors site, évitant les potentielles perturbations de la rivière Thompson Nord et d'autres éléments hors site; aucun impact sur la rivière Thompson Nord n'est anticipé et peuvent être gérés en adhérant à un plan de gestion des eaux pluviales. Par conséquent, aucun dommage grave à tout poisson, tel que défini dans la *Loi sur les pêches*, n'est attendu.
- La **Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs, 1994:** interdit les dommages causés aux espèces d'oiseaux inscrites sur la liste des espèces migratrices en vertu de la loi, y compris la destruction des œufs, des nids et des jeunes. Les travaux proposés entraîneront l'enlèvement de la végétation, y compris de plusieurs grands arbres

et arbustes matures. Par conséquent, la *Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs* s'appliquera. La section 5.8 du présent rapport présente les impacts potentiels sur les oiseaux migrateurs, ainsi que des dispositions pour se conformer à la *Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*.

- La ***Loi sur la sécurité ferroviaire, 1985***: confie au gouvernement fédéral la responsabilité de la sécurité des opérations tout en maintenant le pouvoir de protéger les personnes, les biens et l'environnement. La loi définit également les normes techniques et les procédures opérationnelles. Le développement proposé devra être conforme à la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.
- La ***Loi sur le transport des marchandises dangereuses, 1996***: spécifie les exigences en matière de manutention et de transport des marchandises dangereuses, y compris celles transportées par chemin de fer. Les dispositions de la loi prévoient des procédures d'intervention en cas de déversement et d'incident et un plan de préparation aux situations d'urgence. Si les marchandises dangereuses telles que définies par la loi transit sur le site, la loi s'appliquera.
- La ***Loi sur les espèces en péril, 2002***: protège les espèces et leur habitat, tels que définis dans le programme de rétablissement des espèces désignées comme menacées, en voie de disparition ou disparues de l'Annexe 1 de la Loi, lorsqu'elles se trouvent sur des terres fédérales. Aucun habitat d'espèces en péril n'a été identifié lors de la visite du site et la *Loi sur les espèces en péril* ne devrait pas s'appliquer au développement proposé. La section 5.8 du présent rapport contient de plus amples informations sur la probabilité que des espèces en péril se trouvent sur le site.
- Le ***Code canadien du travail, 1985***: contient des dispositions relatives à la santé et à la sécurité au travail de tous les employés d'un lieu de travail.
- Les ***Lignes directrices du Conseil canadien des ministres de l'environnement (CCME)***: fournies des lignes directrices pour la protection de la santé environnementale et humaine, de la vie aquatique et de l'utilisation de l'eau en agriculture.

Provincial

Le site est situé sur des terres administrées par le gouvernement fédéral; par conséquent, il est entendu que la plupart des exigences réglementaires provinciales ne s'appliqueront pas. Les lois, règlements et législations provinciaux suivants ont été pris en compte dans la préparation de cette description de projet:

- ***Loi sur l'évaluation environnementale de 2002***: Les critères seuils applicables aux projets susceptibles d'examen en vertu du Règlement sur les projets soumis à examen de la Environmental Assessment Act de la Colombie-Britannique (2016) comprennent la création d'une voie continue de 20 km ou plus, ou une voie ferrée conçue pour accueillir des trains à grande vitesse dont la vitesse nominale est de 200 km/h ou plus. Les détails de conception actuels du projet comprennent 14,6 km de rail discontinu et ne devraient donc pas donner lieu à un examen en vertu de l'Environmental Assessment Act de la Colombie-Britannique.

- **Loi de 1996 sur la sécurité ferroviaire:** Les chemins de fer qui fonctionnent à l'intérieur des frontières provinciales sont régis par la législation provinciale. La loi harmonise les lois sur la sécurité avec celles du gouvernement fédéral en adoptant les exigences techniques, les règles et les normes de la législation fédérale.
- **Loi de 2008 sur la taxe sur le carbone:** Invoque une taxe sur les émissions de gaz à effet de serre afin de promouvoir des choix durables. Le paragraphe 9 (1) impose une taxe sur le transfert de carburant, en Colombie-Britannique, destiné à être utilisé dans un navire, un véhicule ferroviaire ou un aéronef, ce qui pourrait s'appliquer aux travaux proposés.
- **Loi de 1996 sur la conservation du patrimoine:** Protège les ressources patrimoniales et culturelles de la Colombie-Britannique, y compris les sites archéologiques. Le site semble avoir un faible potentiel archéologique et aucun permis en vertu de la Loi ne devrait être nécessaire. Dans ce cas, la *Heritage Conservation Act* ne s'appliquerait pas. Si des sites patrimoniaux et des objets patrimoniaux au sens de la Loi sont trouvés sur le site, les organismes provinciaux et des Premières nations appropriés seront contactés.
- **Règlement de 2004 sur les zones riveraines:** Appelle les gouvernements locaux à protéger les zones riveraines lors des développements résidentiels, commerciaux et industriels en mettant en œuvre une évaluation scientifique réalisée par un professionnel de l'environnement qualifié (QEP). Elle assure la protection de tous les cours d'eau et zones humides, qu'ils contiennent généralement de l'eau ou non, qui constituent un habitat pour des poissons ou sont reliés par un écoulement de surface à un cours d'eau ou à une zone humide. Il n'y a aucune zones riveraines sur le site et aux alentours. La loi ne devrait donc pas s'appliquer.
- **Loi de 2016 sur la durabilité de l'eau:** Assure la protection de tout habitat aquatique défini comme un cours d'eau au sens de la Loi (c'est-à-dire les cours d'eau naturels et les sources d'approvisionnement en eau, y compris les étangs, les zones humides et les cours d'eau canalisés, qu'ils contiennent de l'eau ou non). Les modifications apportées à un cours d'eau doivent être autorisées en vertu de la section 11 de la WSA, à l'exception des modifications autorisées telles que définies à la section 39 du règlement de la WSA. Aucun cours d'eau au sens de la Loi n'est situé sur le site ou à proximité du site. La loi ne devrait donc pas s'appliquer.
- **Loi de 1996 sur la faune:** Protège la plupart des espèces de vertébrés des dommages et du harcèlement et fournit une protection supplémentaire à certains nids de rapaces. La loi ne s'appliquera pas au site; toutefois, aucune infraction à la loi n'est prévu.

Municipal

Le site est situé sur des terres administrées par le gouvernement fédéral. Par conséquent, il est entendu que les permis municipaux ne sont pas requis et que la plupart des règlements municipaux ne s'appliqueront pas, à moins que les matériaux ne soient transportés hors site et sur des terrains de la Ville. Dans ce cas, les règlements suivants peuvent s'appliquer:

- **Règlement n ° 4-19 sur le contrôle des travaux de terrassement:** Règlement l'enlèvement, le mouvement et le dépôt de sols. Si de la terre, du sable, du gravier ou des roches sont placés un terrain de la ville de Kamloops, la loi s'appliquera. Il est entendu que

le matériel sera conservé sur place et dans la réserve de la BIK; le règlement ne devrait pas s'appliquer.

- **Règlement n ° 40-59 sur les déchets solides et les matières recyclables:** Réglemente l'élimination des déchets dans la ville de Kamloops. Tous les déchets sortis du site et déchargés dans les limites de la ville seront soumis aux dispositions du présent règlement.
- **Règlement n ° 23-49 sur le transport des marchandises dangereuses:** Fournit des stipulations pour le transport de marchandises dangereuses dans la ville de Kamloops. Si des marchandises dangereuses sont transportées à travers les limites de la ville pendant la construction ou les opérations régulières du projet, le règlement municipal s'appliquera.

2.3 Processus de consultation

Les consultations se poursuivent depuis le début du projet et devraient se poursuivre pendant les phases de construction et d'exploitation des travaux proposés. Les groupes, les Premières nations et les ministères suivants ont été consultés avant la rédaction de ce rapport:

- **Bande indienne de Kamloops:** La consultation avec la BIK est en cours depuis avril 2018. Un compte rendu des réunions, de la présence et des sujets de discussion est présenté à la section 6 du présent rapport. Le BIK a participé à la conclusion du contrat de bail de 99 ans pour le travail proposé, qui a été signé par plusieurs membres du conseil, ce qui démontre son soutien au travail proposé.
- **Membres du grand public:** un panneau d'affichage a été installé au coin sud-est du site pour informer le grand public des travaux proposés (Photographie 5). L'affiche a été placée pour faciliter la visibilité à partir du chemin Halston. De plus, une adresse électronique (info [at] ntrt.ca) a été créée pour faciliter les commentaires du grand public. Il est entendu qu'aucune demande n'a été effectuée par le public en août 2018.
- **Ville de Kamloops:** Des consultations avec la ville ont eu lieu par l'intermédiaire de Venture Kamloops, l'organisme de développement économique de la ville. Il est entendu que la ville n'a pas juridiction sur la propriété NTRT.
- **Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada:** Comme le projet sera relié à une ligne de chemin de fer existante du CN, des consultations sont en cours avec le CN. Sur la base des discussions menées à ce jour, il est entendu qu'aucun permis ne sera nécessaire.
- **Office des transports du Canada (OTC):** Des discussions avec l'OTC ont été entamées en septembre 2018. Le NTRT a été informé qu'un agent de l'OTC correspondra aux sujets des licences et permis applicables au développement proposé. Toutefois, la CTA n'est pas l'autorité réglementaire puisque Technical Safety BC a confirmé que la réglementation de l'installation sera de la compétence provinciale.
- **Technical Safety BC (anciennement BC Safety Authority):** Une organisation indépendante qui supervise l'installation et l'exploitation en toute sécurité des systèmes techniques en Colombie-Britannique. Le programme de sécurité ferroviaire de Technical Safety BC réglemente les chemins de fer qui opèrent exclusivement en Colombie-Britannique sur des terres provinciales. Des consultations ont été entamées avec Technical Safety BC afin d'explorer les possibilités d'améliorer la sécurité et d'examiner les considérations hors site pour le projet proposé. Technical Safety BC a confirmé que la réglementation de l'installation sera de la compétence provinciale.

Des consultations avec les groupes, les communautés des Premières nations et les ministères suivants sont à venir:

- **Autres communautés des Premières nations:** Étant donné que le site est situé sur la réserve de la BIK, les impacts du projet sur les ressources culturelles devraient influencer davantage sur la BIK que sur les autres groupes des Premières nations situés à proximité (Voir Section 6 pour les Premières nations près du site). Pour cette raison, les consultations avec les communautés des Premières nations se sont jusqu'à présent concentrées sur la BIK. Si des impacts sur d'autres groupes des Premières Nations sont prévus, ces groupes seront consultés.
- **WorkSafeBC:** Un partenariat avec WorkSafeBC sera mis en place tout au long des phases de construction et d'exploitation des travaux afin d'identifier des stratégies pour réduire les accidents de travail sur le site.
- **Ministère des Transports et de l'Infrastructure de la Colombie-Britannique:** Des consultations seront engagées avec le ministère des Transports et de l'Infrastructure afin de déterminer l'incidence potentielle du projet sur les infrastructures et le réseau de transport hors site.

Aucun autre groupe que ceux mentionnés ci-haut ont été consultés.

3. EMPLACEMENT DU PROJET

Le projet est situé sur une parcelle de terrain de 27 ha dans la réserve indienne Tk'emlups te Secwepemc (bande indienne de Kamloops) dans les environs de Kamloops (C.-B.) et comprend deux parcelles de terrain (1306 et 1310 Kootenay Way; Figure 1). Le site est situé dans une zone rurale dédiée à une utilisation agricole et industrielle. Le terrain est bordé par une voie ferrée du CN à l'ouest, par l'avenue Halston au sud, par Kootenay Way à l'est et par un bâtiment résidentiel au nord. La zone résidentielle la plus proche est située à environ 1 km du site. La rivière North Thompson se trouve à plus de 300 m à l'est de la propriété et est adjacente à la la voie ferrée du CN située entre le site et la rivière.

Le centre du site est situé à 50 ° 42 '56,80 "de latitude nord et à 120 ° 20' 33,23" de longitude ouest.

Les communautés des Premières nations situées à proximité du projet (à 20 km du site aux fins du présent rapport) comprennent la réserve indienne Kamloops No. 1, qui chevauche le site. Les autres réserves situées à moins de 50 km du projet comprennent: Kamloops No. 2, Kamloops No. 3, Kamloops No. 4, Kamloops No. 5, Neskonlith No. 1, Neskonlith No. 2, Pipseul No. 3, Quaaout No. 1, Sahhaltkum No. 4, Skeetchestn et Whispering Pines No. 4. Le site est présenté par rapport aux accords du Conseil tribal/Premières nations du système d'information sur les droits des peuples autochtones et issus de traités (ATRIS) à la Figure 2 (Annexe 2). Les consultations ont eu lieu uniquement avec la bande indienne de Kamloops locale, aucun impact sur les autres bandes n'étant prévu. Les sources accessibles au public sur le fait que d'autres Premières nations utilisaient auparavant cette zone n'étaient pas disponibles.

Les distances entre le projet et les réserves indiennes situées à moins de 50 km du site sont indiquées dans le Tableau 2.

Tableau 2 Distances entre le projet et les réserves indiennes situées à moins de 50 km du site

Réserve	Distance
Kamloops No. 1	0 km
Kamloops No. 2	26 km
Kamloops No. 3	28 km
Kamloops No. 4	35 km
Kamloops No. 5	23 km
Neskonlith No. 1	38 km
Neskonlith No. 2	41 km
Pipseul No. 3	43 km
Quaaout No. 1	50 km
Sahhaltkum No. 4	44 km
Skeetchestn	45 km
Whispering Pines No. 4	30 km

Les autres terres fédérales situées à proximité du développement proposé sont limitées à une sous-station expérimentale agricole (numéro de propriété 18578: Kamloops Range Research Ranch) sous la garde d'Agriculture et Agroalimentaire Canada (à environ 5 km du site). Le site est illustré par rapport aux terres fédérales existantes à la Figure 3 (Annexe 2).

Les distances entre le projet et les sites fédéraux sont indiquées ci-dessous dans le Tableau 3 et les sites fédéraux proches sont identifiés à la Figure 3.

Tableau 3 Distances entre le projet et les sites fédéraux proches situés à la Figure 3

Nom du site	Distance du projet
Station de recherche de Kamloops, 3015 Ord route, Kamloops, BC (Propriété 111048)	6 km
Aéroport de Kamloops	6 km
Rivière Kamloops Pompe Maison (Propriété 23615)	6 km
Centre de correction régional de Kamloops, 2250 Trans-Canada Autoroute, Kamloops BC (Propriété 126576)	7 km
Dufferin Hill <ul style="list-style-type: none"> • Structures militaires (Propriété 126663) • PSPC terre (Propriété 10146) 	6 km
RCMP Kamloops District Office Garage (Propriété 137326)	7 km
McGill Route <ul style="list-style-type: none"> • Centre de livraison de Postes Canada (Propriété 61173) • Usine de traitement mécanisée de Postes Canada (Propriété 62825) 	6 km
Bâtiment fédéraux au centre-ville: <ul style="list-style-type: none"> • BD Banque du Canada (Propriété 152646) • Première Bank (Propriété 47031) • Poste Canada (Propriété 10801) • PSPC GC bâtiment (Propriété 18601) • PSPC bâtiment (Propriété 21492) • RCMP (Propriété 36871) 	4 km
RCMP (Propriété 9350)	5 km
DFO entrepôt – Entreposage de remorques pour la marine nationale à 461A Dene conduire, Kamloops 1, BC (Propriété 84982*)	2.5 km

*http://www.tbs-sct.gc.ca/dfrp-rbif/query_question/summary-sommaire-eng.aspx?qid=24125282

3.1 Utilisation des terres et de l'eau

3.1.1 Description légale du terrain

Le site est situé sur les trois parcelles de terrain suivantes:

- Lot 11-1 Bloc 6 Plan 91125 CLSR
- Lot 11-2 Bloc 6 Plan 91125 CLSR
- Lot 12 Bloc 6 Plan 78676 CLSR

Toutes les composantes du projet sont entièrement situées sur des terres fédérales. Ces lots sont actuellement détenus dans le cadre de deux contrats de location prépayés d'une durée de 99 ans entre NTRT et le gouvernement du Canada. Les contrats de location, portant les numéros 6088527 et 6088554, et les deux datés du 1er mars 2015, expirent le dernier jour de février 2114. Les dispositions environnementales incluses dans le bail incluent l'enlèvement et la restauration des piles de débris et autres contaminants du site.

Le 27 mai 2016, la Section 4 – Utilisation du sol et la section 15.6 Représentations et garanties ont été modifiées pour inclure des dispositions relatives à la construction/exploitation de voies ferrées et au transbordement et au stockage de marchandises dangereuses. Ces dispositions ont été approuvées par le conseil de la bande indienne de Kamloops le 27 mai 2016.

3.1.2 Licences d'utilisation de l'eau

Un puit d'eau se trouve sur le site, portant le numéro d'étiquette 3376. L'utilisation de ce puits est inconnue.

3.1.3 Plans d'utilisation du terrain

Le site est situé dans une zone de gestion générale des ressources, telle que définie par le plan de gestion des terres et des ressources de Kamloops (KLRMP) élaboré par le gouvernement de la Colombie-Britannique (1995). L'objectif principal de KLRMP est la promotion de l'utilisation soutenable des terres et ressources sur 2,2 millions d'hectares du centre-sud de la Colombie-Britannique, en tenant compte des limitations biologiques et physiques du territoire. Le plan a été élaboré au cours d'un processus de prise de décision de deux ans auquel a participé une équipe d'environ 40 représentants du gouvernement, de l'industrie, des groupes d'intérêt public et des intervenants du secteur des ressources. Le KLRMP est destiné à servir de document de travail de haut niveau pouvant être mis en œuvre par le biais de plans locaux, de permis de développement des ressources et de cessions de terres incluant:

- un aperçu des aspects socio-économiques et environnementaux de la zone de gestion des terres et des ressources de Kamloops,
- un aperçu du processus de planification,
- les zones et les objectifs pour chaque zone de gestion des terres et des ressources, et

- l'orientation de la direction pour la mise en œuvre, le suivi et la modification du plan.

Parmi les objectifs et stratégies spécifiques définis pour la zone générale de gestion des ressources, qui recouvre le site, figurent: le maintien de la productivité des sols, la garantie d'une qualité et d'une quantité d'eau suffisantes pour soutenir les processus écologiques, le maintien de la végétation riveraine au bord des cours d'eau, le maintien de populations fauniques viables, des habitat et de la connectivité des habitats, en préservant les écosystèmes de prairies intactes et en offrant des opportunités pour les terres agricoles et les parcours. Le projet reflétera les objectifs et les stratégies du KLRMP comme suit:

- Des efforts seront faits pour minimiser les pertes de productivité des sols et les impacts hors site dus aux perturbations des sols en limitant les zones de sols exposés, en récupérant la terre arable pour une utilisation ultérieure, en mettant en œuvre un plan de lutte contre l'érosion et les sédiments pendant les phases de construction et d'exploitation des travaux proposés, et mettre en œuvre et respecter un plan de plantation une fois les travaux de construction terminés.
- La qualité et la quantité d'eau seront maintenues à toutes les phases du projet proposé grâce à la mise en œuvre d'un plan de gestion de l'eau. L'eau de surface s'accumulera dans un bassin de rétention, où il pourra à sédimenter et à s'évaporer. Les rejets hors site ne se produiront pas, évitant ainsi des perturbations potentielles de la rivière Thompson Nord et d'autres éléments hors site.
- La valeur de l'habitat des prairies dans la région sera renforcée par la lutte contre les mauvaises herbes envahissantes et nuisibles sur l'ensemble du site. Lorsque des possibilités de renaturalisation sont autorisées dans la conception du projet, des espèces de prairies indigènes appropriées pour le site seront plantées.
- Dans la mesure du possible, les routes et les aires de dépôt resteront non pavées afin de réduire les limites écologiques et de maintenir les liens de la faune avec l'habitat environnant.

3.2 Travaux et activités

Le projet impliquera la conversion de terres agricoles rurales en une installation de triage ferroviaire de transbordement industrielle (Tableau 4). Le projet est actuellement en phase de conception. Au fur et à mesure de l'avancement du projet, les détails de conception seront affinés. Le design conceptuel comprend:

Tableau 4 Composantes du projet

Phase	Quantité	Commentaire
I	1 voie	Entrée / sortie principale en dehors de la voie principale du CN. Un dérailleur est proposé au sud de l'avenue Halston
I	12 voies	Transbordement et stockage
III	2 voies	Voies de réparation destinées à la réparation de wagons situés dans le périmètre ouest du site, adjacent au triage du CN La voie de réparation la plus à l'ouest est reliée au fil conducteur du CN. Une des voies de réparation traversera le bâtiment proposé

Phase	Quantité	Commentaire
I	1 voie	Une voie de liaison reliant les voies 6 et 7
II	13 voies	Voies de stockage et transbordement 13 à 25
I	2 bassins de rétention	Bassin de rétention pour l'évaporation et fossé d'alimentation avec un ponceau et une porte qui partent des chaussées dans et hors des voies de transport des marchandises dangereuses
I II	1,372m	Des chaussées de 15 m de largeur dont 5 m adjacentes aux voies seront goudronnées
III III I	36,600 m ²	Zones de dépôt pour le chargement / déchargement des marchandises, deux voies pour marchandises dangereuses
III		Zones potentielles pour des extensions futures et des sous-locations de clients
III	4,600 m ²	Potentiel bâtiment administratif et de réparation de wagons
III	12 voies	Voies de stockage et transbordement 26 à 37

Le Tableau 5 indique la longueur en mètres de chaque voie de triage proposée. Le total des 41 voies proposées donne une longueur approximative de 14,6 km. La cours de triage proposée comprend les groupes de voies suivants (Dessin No. E01, Annexe 2):

Tableau 5 Longueurs de voies approximatives

Groupe de voies	Nom de voie	Longueur (m)	Notes
Réparation	R1	901.02	Connexion à la voie principale du CN
	R2	338.44	
	R3	437.82	
Groupe 1	1	459.19	
	2	386.86	
	3	351.44	
	4	292.05	
	5	256.68	
	6	431.01	
Liaison	Liaison	204.93	
Groupe 2	7	391.50	
	8	255.48	
	9	302.72	
	10	349.99	
	11	735.54	Marchandises dangereuses
	12	378.67	Marchandises dangereuses

Groupe de voies	Nom de voie	Longueur (m)	Notes
Groupe 3	13	394.53	
	14	261.20	
	15	309.26	
	16	355.25	
	17	533.75	
	18	313.43	
	19	264.00	
	20	214.57	
	21	348.46	
Groupe 4	22	273.92	
	23	491.77	
	24	256.69	
	25	298.62	
Groupe 5	26	379.70	
	27	334.60	
	28	422.89	
	29	345.37	
	30	388.33	
	31	361.78	
Zone de transbordement	32	189.60	
	33	300.23	
	34	212.45	
	35	321.43	
	36	229.00	
	37	339.40	
	Total*	14,613.57	

*Estimé. Pas pour la construction.

Un bâtiment proposé offrira des bureaux administratifs, une salle à manger pour les employés, un vestiaire et une zone d'entretien des locomotives. La voie trois de réparation traversera le bâtiment proposé afin de fournir un espace clos pour l'entretien et la maintenance des wagons et autres équipements. L'atelier de réparation sera équipé de fournitures d'entretien et de produits chimiques standards pour locomotives. Une zone de stockage des produits chimiques sera aménagée dans l'atelier de réparation et comprendra un conteneur de stockage de matériaux inflammables et un confinement secondaire si nécessaire pour un stockage sûr des matériaux sur site. Un bureau de chantier temporaire (c.-à-d. une remorque) sera utilisé pendant les phases de construction et de début d'exploitation des travaux proposés.

Il y aura une route d'accès au site, reliant le coin sud-ouest et remontant le côté ouest du site, comme indiqué à l'Annexe 2. La longueur totale des routes sera de 1 372 m. L'accès des véhicules à l'installation proposée sera fourni à partir de Kootenay Way au coin nord-est du site, en utilisant un point d'accès existant à Kootenay Way (Photographie 6). Une route d'accès sera établie sur une route d'accès existante le long des périmètres nord et ouest du site. Une aire de stationnement désignée sera aménagée à proximité du bâtiment proposé, à l'est de la propriété. Des voies d'accès supplémentaires desserviront les zones de dépôt pour permettre le chargement / déchargement des produits. Les surfaces de la route seront composées de gravier compacté et pourront être revêtues d'asphalte ou de béton pour répondre aux exigences de chaque client. Pendant la phase de construction des travaux, une voie d'accès existante située près du centre de la propriété sera utilisée (Photographie 7).

Deux zones de dépôt (15 000 m² et 21 000 m²) destinées à l'entreposage sur site de produits non dangereux seront aménagées entre les groupes de voies. Les zones de dépôt seront nivelées afin de faciliter l'accès à l'équipement et le dépôt de matériel tout en maintenant le drainage du site. Les zones de dépôt seront composées de gravier compacté et pourront être pavées pour répondre aux besoins particuliers de clients.

Un système de rétention permanent des eaux de drainage a été conçu pour collecter et retenir les eaux de ruissellement sur le site et maintenir un drainage adéquat à l'écart des structures de rail (Annexe 2). Les principales caractéristiques du système comprennent un fossé intégré pour les eaux pluviales et des bassins de rétention. Le fossé et le bassin de rétention seront reliés par des ponceaux fermés qui peuvent être ouverts et fermés manuellement si nécessaire pour contrôler efficacement le ruissellement des eaux pluviales et assurer le confinement en cas de déversement accidentel. Le ponceau sera construit à partir d'un tuyau d'acier ondulé galvanisé. Sous le rail, une barrière de confinement sera installée entre les voies 11 et 12 dans le cas improbable d'un déversement. La topographie du site sera nivelée de manière à diriger les eaux pluviales vers le système de traitement des eaux. Une fois dans le bassin de rétention, les eaux seront laissées à s'évaporer. Le système a été conçu pour supporter les conditions météorologiques normales de la ville de Kamloops, généralement sèche avec des précipitations minimales. En cas de précipitation atypique surchargeant le système de gestion des eaux pluviales, l'eau excédentaire sera testée pour vérifier sa conformité avec les directives de qualité de l'eau applicables et rejetée sur une zone de gravier / végétation perméable si l'eau est conforme aux directives de qualité de l'eau applicables, ou par aspiration de l'étang et retiré du site par un entrepreneur en élimination agréé. Pour les phases de construction des travaux, un plan de contrôle de l'érosion et des sédiments sera préparé et mis en œuvre avant le début des travaux. Le plan comprendra des dispositions pour le contrôle des eaux de surface et la migration des eaux chargées de sédiments, ainsi que pour le maintien de l'intégrité de la pente et du remblai. Les dimensions des bassins de rétention et des fossés sont indiquées dans les Tableaux 6 et 7.

Tableau 6 Dimension du bassin de rétention

Bassin de rétention	Longueur (m)	Largeur (m)	Profondeur (m)	Capacité (m ³)
Ouest	280	40	1.2	13,000
Est	240	30	0.5	3,500

Tableau 7 Fossés du système de gestion des eaux pluviales

Bassin de rétention	Longueur (m)
Fossé de zone de confinement	220
Ponceau avec porte	50
Ponceau avec refoulement	20

L'électricité sera fournie au bâtiment principal / à la remorque du site à partir des lignes électriques aériennes existantes. Les lumières de la cour de triage / chaussée nécessiteront une tension supérieure à celle actuellement disponible sur le site et nécessiteront donc l'installation de nouvelles lignes pour les divisions de services du site. Un générateur de 25 kV sera disponible pour maintenir le courant en cas de panne. L'eau domestique sera fournie par le système d'eau existant de la Ville et desservira les toilettes et l'atelier de réparation. L'eau potable sera acheminée par camion si nécessaire. Un système septique hors sol sera installé avec deux toilettes portables situées à côté du bureau / de la remorque du site. Les déchets sanitaires seront acheminés par camion pour être éliminés dans une installation approuvée. Des lignes de services publics supplémentaires ne devraient pas être nécessaires. Des informations supplémentaires concernant les mises à niveau des infrastructures d'alimentation électrique ne sont pas disponibles. Le site ne devrait pas nécessiter beaucoup de puissance.

Au cours des opérations normales, les produits arriveront sur le site de la NTRT pour être transbordés par wagon et camion, en fonction du type de produit. Les volumes hebdomadaires de wagons devraient être 35 à 100 wagons. La taille des wagons est actuellement inconnue. Le nombre et la taille des camions arrivant sur les lieux quotidiennement ou hebdomadairement sont actuellement inconnus. Une étude de la circulation sera entreprise à la demande de la BIK pour identifier l'impact des opérations de transport par voie terrestre sur les mouvements de trains / camions sur les chemins de fer / autoroutes régionaux à Kamloops. Il est prévu que la circulation automobile diminuera à mesure que le site deviendra opérationnel.

3.3 Capacité de production

À pleine capacité, la phase I du projet devrait accueillir 2 000 à 7 000 wagons par an et soutenir la distribution de produits de base, y compris des produits en vrac secs et liquides, des produits pétrochimiques raffinés et non raffinés, des produits forestiers, des métaux et matériaux, du grain et les cultures spéciales et les matériaux automobiles. L'installation a été conçue pour accueillir une voiture d'une longueur maximale de 89 pieds. L'extension des installations aux phases II et III sera dictée par les nouvelles activités qui nécessiteront une capacité accrue.

3.4 Émissions, rejets et déchets

Le type et la quantité de chaque matériau seront basés sur l'offre et la demande. Les matériaux qui seront entrants ou sortants peuvent inclure une variété de produits, notamment du propane, du diesel, du pétrole brut, du carbonate de calcium, du concentré de cuivre, du papier à pâte, des fruits, de la bière, des céréales, du bois d'œuvre, etc. L'installation sera construite avec une capacité de traitement de produits dangereux conformément à la réglementation en vigueur. Au minimum, le site sera équipé de: bacs à déchets dangereux pour chiffons / gants, filtres à huile, petits volumes de sol contaminé et huile de moteur usée.

3.4.1 Émissions atmosphériques

Tout au long de la vie du projet proposé, la production d'émissions comprenant des gaz à effet de serre, des contaminants atmosphériques courants et des particules en suspension est prévue.

Au cours des opérations normales, des émissions de gaz à effet de serre, notamment des hydrocarbures, des oxydes d'azote, du dioxyde de soufre et du monoxyde de carbone, peuvent être générées par les gaz d'échappement des véhicules, des générateurs et des locomotives. Les particules en suspension seront principalement générées sous forme de poussière résultant du mouvement des véhicules et des équipements sur les routes non pavées et dans les zones de dépôt. Parmi les autres sources d'émissions de particules, on peut citer les poussières générées par le transfert de produits des véhicules aux wagons, tels que les céréales et la pâte à papier. Des mesures de contrôle de la poussière seront mises en œuvre pour limiter la génération d'émissions de particules (par exemple, asperger les routes non pavées par temps chaud, charger des produits secs directement du camion de transport vers un wagon).

Pendant la construction, l'utilisation d'équipement (ex. excavatrices, bulldozers, grues) provoquera des émissions atmosphériques. Le personnel sur site cherchera à limiter les émissions de l'équipement en éteignant l'équipement lorsqu'il n'est pas utilisé. Les autres contaminants de l'air liés aux activités de construction seront principalement générés par les poussières provenant des travaux de terrassement (par exemple, la mise au rebut et l'enlèvement de sols, le nivellement du site) et l'accès des véhicules sur le site. Le plan de lutte contre l'érosion et la sédimentation comprendra des dispositions visant à limiter les sources de poussière (en recouvrant les sols exposés, par exemple) et à contrôler la génération de poussière (en pulvérisant de l'eau ou du chlorure de calcium sur les routes d'accès en gravier).

Les émissions de gaz à effet de serre estimées par phase sont présentées ci-dessous dans le Tableau 8 en unités d'équivalent CO₂.

Tableau 8 Estimé des émissions en équivalent CO²

Phase	Émission CO ₂ eq. (tonnes / année)
Préparation	500
Construction	1,500
Opération	100
Démolition	500

3.4.2 Déchets solides

Les travaux proposés devraient générer des déchets solides recyclables et non recyclables, tels que l'acier de construction, le béton préfabriqué et coulé sur place, les plastiques de polyéthylène à basse et haute densité, le bois, asphalté, verre et ordures ménagères. Les déchets et le recyclage non dangereux et non toxiques, tels que le papier, les produits en papier, le bois, le plastique, le verre et les aliments déchargés, doivent être entreposés dans des bacs de stockage fermés et étanches, à l'abri des animaux nuisibles. Les matériaux pouvant être recyclés seront triés et retirés du site vers une installation appropriée. Les déchets non recyclables seront collectés et transportés vers un site d'enfouissement sanitaire. Si des déchets dangereux sont produits, ils seront traités et / ou éliminés dans des installations autorisées / autorisées. Tous les règlements et normes applicables seront respectés pour le transport des déchets.

3.4.3 Rejets liquide

Les déchets liquides devraient être limités aux eaux de ruissellement, qui seront contenues et gérées sur le site dans le système de gestion des eaux pluviales. Si la capacité du système de gestion des eaux pluviales est dépassée, l'eau sera retirée du site par un entrepreneur en élimination agréé et évacuée de manière appropriée dans un site préalablement approuvé. Ceci est considéré comme peu probable, car le site reçoit des précipitations minimales et que l'utilisation de l'eau à des fins opérationnelles (par exemple, du matériel de lavage) devrait être limitée. Les composants potentiels de l'eau (carburant diesel, huile, solvants, par exemple) seront contenus dans le fossé d'intégration, où ils seront autorisés à sédimenter et seront nettoyés comme il convient.

Les autres rejets liquides pouvant être générés sur le site incluent les huiles usées et autres solvants, qui seront contenus dans des barils et enlevés par un transporteur qualifié pour être éliminés dans une installation approuvée selon les besoins, et les eaux usées domestiques qui seront contenues un système septique pour l'enlèvement hors site.

3.5 Calendrier du projet et activités principales

La gare de triage proposée sera construite selon une approche progressive, ce qui permettra aux divisions du chantier de devenir opérationnelles pendant que la construction est entreprise ailleurs. La longueur et le nombre de voies proposées pour chaque phase sont indiqués ci-dessous dans le Tableau 9. La date de début estimée et la durée de la construction sont également fournies. L'aménagement des voies proposé est présenté à l'Annexe 2. L'aménagement des voies peut être révisé en fonction de l'offre et de la demande en cours de projet.

Tableau 9 Longueur de voie proposée par phase

Phase	Nombre de voies	Longueur des voies (m)	Durée de construction (mois)	Date de début estimée
I	15	6,094.67	4–6	Mars 2019
II	13	4,395.50	4–6	Mars 2024
III	13	4,123.40	4–6	Mars 2028
Totale	41	14,613.57	12–18	

3.5.1 Consultation et engagement

Les détails sur le processus de consultation sont fournis à la Section 6.

3.5.2 Préparation pré-construction

Les travaux préliminaires, tels que la préparation du dossier de demande de soumission, l'examen technique et l'obtention des permis, devraient durer environ 6 semaines et commencer à l'automne 2018.

3.5.3 Préparation du site

Les travaux préliminaires sur le site comprendront la mobilisation de l'équipement et du personnel, ainsi que l'enlèvement de la végétation existante. La végétation située dans l'empreinte du développement (voir la Section 5.7 pour connaître les conditions de la végétation existantes) sera enlevée et éliminée hors site à un emplacement préalablement approuvé, capable de recevoir des espèces de plantes envahissantes. Dans la mesure du possible, les grands arbres et les arbustes indigènes seront conservés et intégrés à la conception finale du projet. La préparation du site devrait durer six semaines.

Les équipements lourds de construction standard, y compris les excavatrices, les chargeuses, les niveleuses, les grues et les paveuses, devraient être nécessaires pendant la construction. Les équipements et le matériel seront mobilisés sur place et entreposés dans des zones désignées.

3.5.4 Construction (Phases 1 à 3)

La terre superficielle sera enlevée, récupérée et stockée en vue de son placement ultérieur sur le remblai et / ou retirée hors site vers un emplacement indéterminé sur les terrains de la BIK avec l'approbation de la BIK. Les travaux de nivellement du site incluront le contour du site pour faciliter l'évacuation de l'eau loin des structures de voie ferroviaire et vers le système de traitement de l'eau. Les tranchées de drainage et les ballasts de piste seront excavés avec un équipement de terrassement (par exemple, des bulldozers), compactés et remplis avec un matériau cohésif approprié (par exemple, des fragments grossiers), comme spécifié dans les dessins techniques.

Après la construction de la plate-forme, les travaux comprendront la pose des traverses et des rails en acier; la construction de bâtiments, de routes d'accès et de services publics sur site; et relier les voies de la voie de garage à la ligne principale existante du rail du CN. Tous les travaux ferroviaires seront effectués conformément aux spécifications techniques du CN en matière de voies industrielles.

Des mesures seront prises pour limiter la propagation d'espèces envahissantes et la génération d'eau chargée de sédiments (par exemple, en limitant l'étendue des sols exposés, en recouvrant les stocks, en utilisant du matériel propre et exempt de matières végétales sur le site). Une fois la construction terminée, un mélange de semences et d'engrais sera appliqué pour lutter contre l'érosion et protéger les talus des surfaces perturbées ou exposées.

La construction devrait durer environ 6 mois par phase (pour un total de 1,5 année de construction pour toutes les phases), ce qui comprend 6 semaines de travaux de préparation (c.-à-d. examen technique, autorisation, préparation des dossiers de demande pour soumission), 6 semaines de terrassement (travaux de décapage, d'excavation, de nivellement, etc.), 5 semaines de suivi de la construction et 7 semaines de travaux postérieurs à la construction (mise en place du système de gestion de la sécurité, préparation du plan d'intervention d'urgence, respect de la réglementation en vigueur, recrutement des employés, et formation des employés). Les phases ne seront pas complétées successivement; par conséquent, les 1,5 années de construction se dérouleront sur une période d'environ 10 ans.

3.5.5 Opérations

La construction du Site sera achevée par phases. Il est prévu que la phase 1 sera opérationnelle avant le début de la construction des phases 2 et 3. Les opérations sur le Site seront mixtes, avec des utilisations incluant la distribution de marchandises et le stockage. L'équipement sur place devrait comprendre des chariots élévateurs à fourche, des génératrices portatives, des portiques et chargeuses pour le chargement de liquides et des véhicules. La gestion des espèces envahissantes devrait se poursuivre pendant toute la durée de vie de l'installation proposée.

3.5.6 Désaffectation / restauration du site

Le Site restera opérationnel tant qu'il est économiquement viable. La mise hors service du site devrait durer six mois et comprendra:

- Préparation avant la désaffectation (12 semaines): définir l'objectif de la désaffectation et identifier les objectifs de la BIK et des autres parties prenantes (par exemple, les voisins, les Affaires autochtones et du Nord Canada) pour la propriété.
- Enlèvement des bâtiments (4 semaines): enlèvement de l'atelier, du bureau et de la remorque.
- Enlèvement des voies (3 semaines): enlever et éliminer le matériel de voie ferrée (rail, traverses, crampons, etc.)
- Retirer et éliminer le ballast des voies(5 semaines)

- Établir un niveau environnemental de fin de projet (1 semaine): restituer la terre au propriétaire une fois que toutes les tolérances environnementales fédérales ont été respectées.

Il est entendu qu'en vertu des conditions de bail du terrain, le site de décharge de débris existant devra être enlevé et restauré. Il est entendu que le tas de débris sera nettoyé au cours des phases II et III du développement.

4. IMPLICATION FÉDÉRALE

Les options de financement fédéral sont à l'étude, mais on ignore si des subventions sont disponibles. À l'heure actuelle, aucun soutien financier fédéral proposé ou anticipé n'est ou ne pourrait être fourni par les autorités fédérales pour soutenir la réalisation du projet.

Le site est situé sur une parcelle de terre actuellement détenue dans le cadre de deux baux de 99 ans entre le NTRT et le gouvernement du Canada. Les contrats de location, portant les références # 6088527 et #6088554, et datés du 1er mars 2015, expirent le dernier jour de février 2114. Les dispositions environnementales incluses dans le bail incluent l'enlèvement et la remise en état des piles de débris et autres sols contaminés du Site.

5. IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

Les informations suivantes ont été consultées pour décrire les conditions biophysiques existantes du Site:

- Registre public de la Loi sur les espèces en péril d'Environnement Canada
- Comité sur la situation des espèces en péril au Canada
- BC Ministry of exploitation des terres forestières et des ressources naturelles, exploration des espèces et des écosystèmes et données de conservation
- Requêtes de données d'inventaire des pêcheries
- Plan de gestion du bassin atmosphérique de Kamloops
- Ressource d'information transversale de la C.-B.

Le 17 juillet 2018, un biologiste de Keystone Environmental a effectué une visite sur le terrain. L'objectif de la visite était de recueillir des informations biophysiques pertinentes à propos site et de vérifier les informations recueillies lors de la revue de littérature.

5.1 Conditions existantes

Les activités agricoles ont toujours dominé sur le Site et ont influencé les conditions et la valeur existante du paysage. Le site est caractérisé par des perturbations anthropiques et est entouré d'un vaste champ agricole, dominé par des espèces envahissantes et agronomiques. Plusieurs structures sont toujours en place sur le Site, notamment une maison unifamiliale, un bureau de chantier temporaire (remorque) et une grange. La maison unifamiliale est actuellement occupée par un seul employé de NTRT aux fins de la sécurité du Site. L'habitation devrait être démolie pendant la phase II du projet. De plus, deux fosses de débris de matériaux à ciel ouvert sont situées le long du périmètre nord-ouest et du coin nord-ouest du Site. L'étendue horizontale et verticale des zones de débris est actuellement inconnue et peut dépasser la limite visible de chaque fosse (comm. Pers. W.M. Wolf, NTRT, 2018). Le promoteur du projet n'est pas au courant des impacts sur l'environnement susceptibles de se produire en dehors de la Colombie-Britannique à la suite de la mise en œuvre du projet désigné. Une étude sur le trafic ferroviaire sera mise en œuvre afin d'examiner les impacts potentiels sur le trafic ferroviaire à l'extérieur de la Colombie-Britannique.

Le site est situé dans la sous-zone biogéoclimatique « Very Dry Hot Thompson Bunchgrass » (BGxh2; Ministère des Forêts de la Colombie-Britannique, 1991). La zone « Bunchgrass » (graminée touffue) se situe à des altitudes allant de faibles à moyennes et sur des terrains vallonnés. La végétation indigène associée à la zone « Bunchgrass » comprend des arbustes clairsemés entrecoupés de graminées et une croûte cryptogénique bien établie. L'agropyre à épi (*Pseudoroegneria spicata*) est la végétation dominante caractéristique présente sur la plupart des sites de la zone BG, et d'autres espèces communes peuvent inclure le pâturin de Sandberg (*Poa secunda*), l'achivelle (*Achillea millefolium*), l'aiguille à poils longs (*Hesperostipa comata*), et de la goutte de sable (*Sporobolus cryptandrus*). Cette zone biogéoclimatique peut accueillir une diversité d'animaux sauvages, y compris des espèces d'importance provinciale et nationale, et est reconnue pour sa grande capacité agricole.

5.2 Climat

La zone climatique du Site est caractérisé par des étés secs allant de chauds à très chauds et des hivers modérés avec des précipitations minimales. Les valeurs hydrométéorologiques du site ont été extraites de la station météorologique A de Kamloops d'Environnement Canada (gouvernement du Canada, 2018), située à 7,2 km du site. La température moyenne annuelle de l'air varie de -2,8 °C en janvier à 21,5 °C en juillet, avec une température annuelle moyenne de 9,3 °C. Les précipitations annuelles moyennes sont estimées à 278 mm, avec les périodes de pointe des précipitations allant de mai à juillet et de novembre à janvier. La durée moyenne de la période sans gel est de 169 jours.

5.2.1 Impacts potentiels

Le projet ne devrait pas avoir d'effet mesurable sur le climat régional.

5.3 Qualité de l'air

Les évaluations de la qualité de l'air n'ont pas été entreprises dans le cadre de cette évaluation. Le cadre actuel du projet est considéré comme étant rural et les sources de contaminants atmosphériques devraient se limiter à la génération de poussières et aux émissions résultant de l'utilisation des équipements.

Le site est situé dans la région du plan de gestion du bassin atmosphérique de la ville de Kamloops (Ville de Kamloops, 2013). Les principaux objectifs du plan de gestion du bassin atmosphérique sont les suivants: protéger et améliorer la qualité de l'air à Kamloops, sensibiliser le public aux questions de qualité de l'air, soutenir le ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique dans ses efforts de surveillance des émissions et veiller à ce qu'il n'y ait pas de tendance à la hausse des contaminants de l'air paramètres. Les principaux polluants présents dans le bassin atmosphérique de Kamloops sont les particules PM₁₀ et PM_{2.5} (générés par la poussière de route, la construction et les incendies de forêt), l'ozone troposphérique (provenant de carburants en combustion), les gaz soufrés (de l'industrie des pâtes et papiers, les et extraction de combustibles), le dioxyde d'azote, le dioxyde de soufre et les composés organiques volatils (provenant de la combustion, de procédés industriels et de produits chimiques courants). Les objectifs provinciaux de qualité de l'air ambiant pour les particules PM_{2,5}, PM₁₀, NO₂ et SO₂ sont les suivants:

- **PM_{2,5}**: 25 ug/m³¹ sur 24 heures ou 8 µg / m³ par an (objectif de planification = 6 µg / m³; Gouvernement de la Colombie-Britannique, 2009)
- **PM₁₀**: 50 ug/m³ sur 24 heures (Gouvernement de la Colombie-Britannique, date non disponible)
- **NO₂**: 100 ppb sur un heure², or 32 ppb par an³ (Ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique, 2017)

¹ Basé sur la valeur annuelle du 98e centile

² 98ème centile annuel du maximum quotidien d'une heure sur un an.

³ Concentration moyenne annuelle

- **SO₂ (norme actuelle):** 172 ppb sur une heure et 10 ppb par an (Ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique, 2017)
- **SO₂ (norme 2020):** 70 ppb sur une heure et 5 ppb par an (Ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique, 2017)
- **SO₂ (norme 2025):** 65 ppb sur une heure et 4 ppb par an (Ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique, 2017)
- La station de mesure de la qualité de l'air du bâtiment fédéral de Kamloops est située à 6 km du Site et fournit des données historiques sur la qualité de l'air pour les composés de qualité de l'air ambiant provinciaux susmentionnés.

5.3.1 Impacts potentiels

Les impacts potentiels sur la qualité de l'air des phases de construction et d'exploitation du Projet incluent la production d'émissions en suspension dans l'air, y compris les gaz à effet de serre provenant de l'utilisation d'équipements et de véhicules et les particules de poussière. Des mesures d'atténuation raisonnables seront mises en place pour limiter les impacts sur la qualité de l'air, notamment:

- des équipements à haut rendement et à faibles émissions seront utilisés chaque fois que possible,
- L'équipement inactif sera éteint s'il n'est pas utilisé (le règlement municipal limite le ralenti des véhicules à moteur à 3 minutes consécutives),
- Les mouvements d'équipement (par exemple, le brassage des wagons) seront limités à ce qui est nécessaire,
- La poussière fugitive des routes en gravier sera supprimée (par exemple, en appliquant de l'eau ou du carbonate de calcium sur la chaussée) et le matériel respectera les limites de vitesse indiquées pour contrôler la génération de poussière,
- Les matières dangereuses et les matières sèches susceptibles de libérer des poussières fugitives seront déchargées des camions de transport et directement chargées dans des wagons.

Grâce au respect des stratégies d'atténuation proposées, il est prévu que les émissions des installations satisferont aux critères de qualité de l'air applicables aux contaminants potentiellement préoccupants. Les impacts résiduels incluent les émissions de gaz à effet de serre. La qualité de l'air ne sera pas affectée dans une province autre que la Colombie-Britannique ou à l'extérieur du Canada.

5.4 Bruit

Le paysage sonore existant n'a pas été évalué dans le cadre de cette description de projet. Le site est considéré comme rural et le bruit généré sur le Site est limité aux véhicules. Les sources de bruit ambiant comprennent le trafic le long de l'autoroute 5 et le bruit des locomotives de la ligne principale de chemin de fer du CN, comme les manœuvres de triage du CN, les locomotives, la circulation de camions lourds / véhicules et le transbordement. Les autres sources de bruit voisines sont résumées au Tableau 10 et à la Figure 1.

Tableau 10 Sources de bruit potentielles voisines

Nom du site	Description des activités	Distance au site
Hors Site 1	Le matériel lourd observé sur le hors Site semble être utilisé pour le stockage de gravier (Photographies 11 à 12).	Environ. 100 m
Hors Site 2	Matériel lourd observé sur le hors Site 2 (par exemple, camion à benne basculante, bulldozer). Semble être utilisé pour les opérations d'excavation de gravier (Photo 13).2	Environ. 10 m
Hors Site 3	Matériel lourd observé sur le hors Site 3 (par exemple, camion à benne basculante, bulldozer). Semble être utilisé pour les opérations d'excavation de gravier (Photo 14)	Environ. 300 m
Hors Site 4	Semble être utilisé pour le stockage des pneus. Le bruit peut provenir de l'accès du véhicule et de la mobilisation de l'équipement (Photo 15).	Environ. 400 m

5.4.1 Impacts potentiels

Des niveaux de bruit accrus sont prévus pendant les phases de construction et d'exploitation du Projet. Pendant la construction, des bruits seront générés par le fonctionnement d'équipements (bulldozers, camions à benne basculante, excavatrices, par exemple) et par l'augmentation du personnel sur le Site. Au cours des opérations régulières de la cour de triage, les effets attendus sur les niveaux de bruit incluent le déplacement des wagons, l'exploitation de génératrices, l'augmentation du nombre de véhicules motorisés sur le Site et l'augmentation du personnel sur le Site. Des mesures raisonnables visant à réduire le bruit seront mises en œuvre pendant la construction et les opérations courantes, ce qui peut inclure, mais ne se limite pas à :

- Utiliser des équipements dotés de fonctions de contrôle du bruit, tels que des silencieux et des enveloppes sur des équipements à moteur diesel ou à essence ou des silencieux d'échappement sur des outils pneumatiques.
- Le respect des règlements municipaux, limitant les activités de construction entre 7 h et 22 h, et
- Faites fonctionner l'équipement à la vitesse minimale du moteur qui permet toujours des opérations efficaces.

Le bruit lié aux activités de construction devrait être de courte durée et n'aura pas d'impact prévisible à long terme sur le paysage sonore régional. Le bruit ne sera pas affecté dans une province autre que la Colombie-Britannique ou à l'extérieur du Canada.

5.5 Cours d'eau de surface et drainage

Bien que les conditions hydrologiques du Site aient été prises en compte lors de l'élaboration de la Description de Projet présentée dans les présentes, une évaluation hydrologique n'a pas été réalisée par un ingénieur.

La topographie du Site est généralement plate. Les canaux définis, les cours d'eau, les zones humides et les fossés n'ont pas été identifiés dans la cartographie en ligne disponible ni lors de l'évaluation sur le terrain de 2018.

Le Projet est situé à proximité de la rivière North Thompson, dans le bassin du fleuve Fraser. La rivière Thompson est un important tributaire du fleuve Fraser, représentant environ 25% des débits annuels du fleuve Fraser (Shaw et Tuominen, 1999). La rivière North Thompson prend sa source dans le glacier Thompson, situé à l'ouest de Valemount, et suit une trajectoire généralement sud vers le bras principal de la rivière Thompson à Kamloops, en Colombie-Britannique, et rejoint ensuite la rivière Fraser près de Lytton, en Colombie-Britannique. La rivière Thompson est considérée comme un habitat essentiel pour une diversité de poissons importants, tels que le saumon et la truite, et est largement utilisée à des fins récréatives, de consommation, d'irrigation et à des fins industrielles. Les activités qui influent sur la qualité de l'eau dans la rivière Thompson comprennent les zones urbaines en expansion (par exemple, Sun Peaks Resorts) et la foresterie (Shaw & Tuominen, 1999). La connectivité en eau superficielle du Site vers la rivière Thompson Nord n'a pas été observée lors de la visite du site en 2018.

Étant donné que le Site ne contient pas d'eau de surface, aucun échantillonnage de la qualité de l'eau n'a été effectué lors de la visite du Site.

5.5.1 Impacts potentiels

Compte tenu de la topographie relativement plate du Site et du faible potentiel en cas de fortes précipitations, les impacts sur les eaux de surface et le drainage devraient se limiter au nivellement du site. Une fois les travaux terminés, le régime de drainage des eaux pluviales de surface autour du site devrait diriger les eaux de surface vers le système de traitement des eaux. Les mesures d'atténuation des impacts sur les eaux de surface et le drainage incluront: la minimisation des perturbations de la végétation afin de favoriser l'absorption des sols, la réduction des surfaces imperméables et la surveillance des effets potentiels des rejets d'eaux pluviales lors de fortes pluies. Les travaux proposés ne devraient pas entraîner d'effets néfastes sur le drainage des eaux pluviales et de surface. L'eau ne sera pas touchée dans une province autre que la Colombie-Britannique ou à l'extérieur du Canada.

5.6 Sol et terrain

La topographie à l'intérieur du Site est généralement plate avec une pente progressive vers le périmètre sud-ouest du Site. Les sols superficiels se sont formés par le biais de dépôts fluviaux et sont caractérisés par un loam sableux à limon limoneux et bien drainés.

5.6.1 Impacts potentiels

Les impacts sur le sol et le terrain devraient se limiter au retrait des sols et au nivellement du Site. La terre végétale sera récupérée et utilisée sur le site ou déplacée vers un lieu indéterminé sur un terrain KIB. Le sol ne sera pas touché dans une province autre que la Colombie-Britannique ou à l'extérieur du Canada.

5.7 Végétation

Au cours de la visite du Site, les communautés de plantes identifiées étaient dominées par des espèces à croissance rapide typiques des zones agricoles perturbées, notamment la luzerne (*Medicago sativa*), la centaurée diffuse (*Centaurea diffusa*), le cheatgrass (*Bromus tectorum*), la moutarde à noyau mou (*Sisymbrium altissimum*), le Crested agropyre (*Agropyron cristatum*) et bardane (*Arctium sp.*). Les zones de végétation indigène étaient limitées au périmètre du Site et à de petites parcelles dispersées dans tout le bien. Les espèces indigènes suivantes ont été trouvées sur le Site ou à proximité immédiate: peuplier noir (*Populus balsamifera ssp. trichocarpa*), saule (*Salix sp.*), Cerisier à gorge étroite (*Prunus virginiana*), buisson ardent (*Artemisia tridentata*), brosse de lapin (*Ericameria nauseosa*), et sauvage sauvage (*Leymus condensatus*). Des sections de lichens et de mousses cryptogènes formateurs formant une croûte, dominées par *Selaginella* et *Cladonia sp.* ont également été observés dans toute la propriété. Trois petits peuplements d'arbres matures ont été observés sur le Site: un peuplement de peupliers noirs et un peuplement de saules situés sur le côté nord-est de la propriété et un petit groupe d'arbres d'ornement à proximité des bâtiments résidentiels (Photographies 8 à 10).

La page Web relative aux occurrences d'éléments rares du Centre de données sur la Conservation de la Colombie-Britannique (CDC) a été consultée afin d'obtenir des enregistrements de plantes ou d'écosystèmes rares répertoriés aux niveaux provincial et fédéral sur le Site ou à proximité de celui-ci (c'est-à-dire dans un rayon de 5 km). Il n'y avait aucun enregistrement d'occurrence sur le Site. Les occurrences de plantes en péril dans un rayon de 5 km autour du site comprenaient: un petit feuillage (*Crossidium seriatum*), de la mousse de tapis colombienne (*Bryoerythrophyllum columbianum*), de la mousse alcaline à nerfs alvéolaires (*Pterygoneurum kozlovii*), de la fuligule à pic de l'Ennland (*Eleocharis engelmannii*), (*Rotala ramosior*) et le faucon barbue de l'ouest (*Crepis modocensis ssp. rostrata*).

L'empreinte du Site a été perturbée par les activités agricoles historiques. Les plantes et communautés rares, telles que définies par le Conservation Data Centre de la Colombie-Britannique et la LEP, ne devraient pas figurer dans l'empreinte du développement et n'ont pas été identifiées lors de la visite du Site.

5.7.1 Impacts potentiels

Bien que le Projet entraîne une perte de végétation, la zone est extrêmement perturbée par des espèces indigènes limitées. Le Projet ne devrait donc pas avoir d'impacts négatifs importants sur la végétation. Les impacts probables comprennent l'élimination / la modification permanente de la végétation existante, y compris trois petites grappes d'arbres et d'arbustes situés près des bâtiments existants et le long du côté nord-est du site, ainsi que des possibilités accrues de répartition et d'établissement d'espèces de plantes envahissantes.

Les mesures d'atténuation viseront principalement à réduire au minimum l'enlèvement de la végétation indigène, dans la mesure du possible. Les considérations finales en matière de conception permettront, dans la mesure du possible, d'optimiser la conservation des arbres vétérans et de la végétation indigène. Les zones de construction, y compris les aires de repos et de repos, seront limitées aux zones préalablement dégagées, dans la mesure du possible.

Les limites de la construction seront clairement définies et indiquées sur le terrain (c'est-à-dire, l'érection de clôtures pare-neige orange ou de drapeaux en guise de rappel visuel) avant le début des travaux de construction, afin de prévenir les intrusions et les impacts inutiles sur les communautés végétales situées à l'extérieur empreinte de pas, et pour la protection des arbres vétérans. La végétation ne sera pas affectée dans une province autre que la Colombie-Britannique ou à l'extérieur du Canada.

5.8 Utilisation de la faune et de l'habitat

Lors de la visite du Site, le Site a été qualifié de perturbé et un habitat minimal pour la faune a été identifié dans l'empreinte de construction proposée. Aucune indication d'utilisation de la faune (par exemple, observations de la faune, traces, excréments, signes de recherche de nourriture, abris pour la faune) n'a pas été observée lors de la visite du Site. Les champs agricoles et les zones boisées peuvent fournir un habitat à une diversité de petits et de grands mammifères; Cependant, il a été signalé que des chiens domestiques avaient déjà habité sur le site, réduisant ainsi le risque d'apparition d'animaux sauvages sur le site.

Au cours de l'enquête sur le terrain, deux oiseaux ont été observés dans la zone d'étude: la colombe du matin (*Zenaida macroura*) et la pie à bec noir (*Pica hudsonia*). Les nids n'ont pas été observés sur le Site lors de la visite. Bien que les oiseaux observés lors des enquêtes sur le terrain aient été limités, les peuplements d'arbres matures existants sur le Site devraient fournir un habitat de nidification à un plus grand nombre d'oiseaux chanteurs et d'espèces de rapaces. De plus, le terrain agricole peut être utilisé par les personnes qui nichent au sol et peut constituer un habitat d'alimentation pour diverses espèces. Les zones humides et autres caractéristiques aquatiques n'ont pas été observées sur le Site; le Site ne devrait donc pas constituer un habitat important pour les espèces d'amphibiens.

Une analyse documentaire de la page Web relative à l'occurrence d'éléments rares du Centre de données sur la conservation de la Colombie-Britannique (CDC) a été réalisée afin d'identifier les espèces inscrites à la LEP et à la province susceptibles de se reproduire sur le Site (tableau 11). Selon la présence d'habitat convenable, trois espèces ont une probabilité modérée d'être présentes sur le Site: le hibou enflammé (*Psiloscops flammeolus*), le Pic de Lewis (*Melanerpes lewis*) et le blaireau américain (*Taxidea taxus*). Une unité de population de blaireau américain a été identifiée comme se chevauchant avec le Site (Centre de données sur la Conservation de la Colombie-Britannique, 2014). Les informations sur ce type d'événement sont limitées. Toutefois, le groupe de blaireaux de Thompson compte environ 35 à 50 adultes. La plus récente citation date de 2012. Le potentiel de création de blaireaux sur le Site a été évalué lors de la visite du site 17 juillet 2018. Les tanières de blaireaux n'ont pas été observés et on a estimé que le site fournissait un habitat convenable limité pour les blaireaux, en raison du manque de proies (p. Ex. petits mammifères), de perturbations intenses antérieures du Site et de la présence de poissons de qualité supérieure habitat à proximité. Le Site n'est pas considéré comme offrant un habitat de grande qualité pour les espèces de chouettes ou de pics de Lewis, en raison de l'absence de tout élément indispensable à la survie (p. Ex. les zones humides et les fossés pour le nid de grand bassin; les arbres creux pour les hiboux et le pic de Lewis).

Tableau 11 Possibilité que des espèces inscrites à la LEP ou à la liste provinciale apparaissent sur le Site

Nom commun	Nom scientifique	Inscription		Commentaire	Probabilité
		Provinciale	LEP*		
Avifauna					
Hibou des marais	<i>Asio flammeus</i>	Bleu	PP	Habitat trouvé sur le Site	Faible
Faucon de Swainson	<i>Buteo swainsoni</i>	Rouge	---	Habitat trouvé sur le Site	Faible
Engoulevent d'Amérique	<i>Chordeiles minor</i>	Jaune	---	Habitat trouvé sur le Site	Faible
Bobolink	<i>Dolichonyx oryzivorus</i>	Bleu	M	Habitat trouvé sur le Site	Faible
Alouette	<i>Eremophila alpestris merrilli</i>	Bleu	---	Habitat trouvé sur le Site	Faible
Hirondelle rustique	<i>Hirundo rustica</i>	Bleu	M	Habitat trouvé sur le Site	Faible
Hibou Flammulé	<i>Psiloscops flammeolus</i>	Bleu	PP	Habitat trouvé sur le Site, enregistrement d'occurrence à moins de 5 km du Site	Modérée
Tétras à queue fine	<i>Tympanuchus phasianellus columbianus</i>	Bleu	-	Habitat found on Site	Faible
Pic de Lewis	<i>Melanerpes lewis</i>	Bleu	M	Habitat trouvé sur le Site, enregistrement d'occurrence à moins de 5 km du Site	Modérée
Insectes					
Monarque	<i>Danaus plexippus</i>	Bleu	PP	Habitat found on Site	Faible
Aile de Soie commune	<i>Pholisora Catullus</i>	Bleu	-	Habitat found on Site	Faible
Mammifères					
Chauve-souris à grandes oreilles de Townsend	<i>Corynorhinus townsendii</i>	Bleu	-	May roost in buildings on Site	Faible
Chauve-souris	<i>Euderma maculatum</i>	Bleu	PP	May roost in buildings	Faible
Myotis à petits pieds de l'Ouest	<i>Myotis ciliolabrum</i>	Bleu		May roost in buildings	Faible0
Petite myotis brune	<i>Myotis lucifugus</i>	Jaune	E	May roost in buildings	Faible
Myotis à franges	<i>Myotis thysanodes</i>	Bleu	PP	May roost in buildings	Faible
Blaireau d'Amérique	<i>Taxidea taxus</i>	Rouge	E	Habitat trouvé sur le Site, enregistrement d'occurrence à moins de 5 km du Site	Faible

Nom commun	Nom scientifique	Inscription		Commentaire	Probabilité
		Provinciale	LEP*		
Les reptiles					
Crotale de l'Ouest	<i>Crotalus oreganus</i>	Bleu	E	Habitat found on Site	Faible
Gaufre Serpent	<i>Pituophis catenifer, deserticola</i>	Bleu	M	Habitat found on Site	Faible
Les amphibiens					
Grandiose bassin Spadefoot	<i>Spea intermontana</i>	Bleu	M	enregistrement d'occurrence à moins de 5 km du site, habitat non trouvé sur le Site	Faible

* E = en voie de disparition, M = menacé, and PP = préoccupation particulière en vertu de l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril*.

Trois espèces fauniques préoccupantes ont été identifiées dans une zone tampon de 5 km du Site: le grand bassin (*Spea intermontana*), le pic de Lewis (*Melanerpes lewis*) et le hibou (*Psiloscops flammeolus*).

5.8.1 Impacts potentiels

La perte immédiate d'habitat dans la zone de construction (p. ex. Les zones boisées établies), la mortalité et les blessures (par exemple suite à une collision entre un véhicule et la faune, l'ingestion de matières dangereuses), des effets physiologiques ou comportementaux néfastes (perturbations sensorielles dues aux changements de paysage et de bruit de fond) et à la destruction des tanières de petits mammifères et des nids d'oiseaux. Parmi les autres effets indirects, citons la mise en place de barrières de circulation pendant les phases de construction et d'exploitation du Projet (clôtures, creusement de tranchées, augmentation de l'activité humaine) et une attraction accrue des animaux pour le Site si les déchets ne sont pas éliminés de manière appropriée.

Le retrait de la végétation peut avoir un impact sur les oiseaux migrateurs, ce qui peut perturber le comportement de reproduction et de nidification. Il est recommandé de procéder à l'enlèvement de la végétation en dehors de la fenêtre de nidification des oiseaux (mars-août). Si un nettoyage à l'intérieur de la fenêtre de nidification des oiseaux est nécessaire, un expert en environnement qualifié doit effectuer une enquête préalable au nid d'oiseau afin d'atténuer les impacts sur les oiseaux migrateurs.

En raison de la faible abondance de l'habitat, le Site ne devrait pas soutenir d'espèces préoccupantes pour la conservation. L'habitat disponible, particulièrement l'habitat propice à la nidification au sol et aux arbres, est présent pour la reproduction et la recherche de nourriture en dehors de l'empreinte du Projet. Il est donc prévu que les espèces résidentes et les oiseaux nicheurs seront déplacés vers des habitats comparables adjacents. L'ampleur des impacts potentiels est donc considérée comme faible avec une étendue spatiale limitée. L'impact global devrait être local. Les impacts sur les populations régionales ne devraient pas se produire.

La faune ne sera pas affectée dans une province autre que la Colombie-Britannique ou à l'extérieur du Canada.

5.9 Poisson et habitat du poisson

Les caractéristiques aquatiques, y compris les cours d'eau, les lacs, les terres humides et les fossés, n'ont pas été observées lors de la visite du 17 juillet 2018. La rivière Thompson est située à plus de 300 m de la zone du projet, ce qui fournit un habitat à une diversité de poissons et de rivières. autres espèces aquatiques. Un examen des données de la base de données d'inventaire des pêcheries (gouvernement de la Colombie-Britannique, 2018) incluait les espèces suivantes: le chabot à épines (*Cottus asper*), l'alose américaine (*Alosa sapidissima*), le saumon rouge et kokanee (*Oncorhynchus nerka*), l'arc-en-ciel et la truite steelhead (*O. mykiss*), le saumon quinnat (*O. tshawytscha*), le saumon coho (*O. kisutch*), le saumon rose (*O. gorbuscha*), l'omble à tête plate (*Salvelinus confluentus*), le touladi (*S. namaycush*), le dolly varden (*S. malma*), lotte (*Lota lota*), corégone de montagne (*Prosopium williamsoni*), ventouse à grande échelle (*Catostomus macrocheilus*), pikeminnow du Nord (*Ptychocheilus oregonensis*), larve de mer (*Lampetra* spp.), le naseux (*Rhinichthys cataractae*), le méné noir (*Richardsonius balteatus*) et la moule de perle de l'Ouest (*Margaritifera falcata*). La ligne principale de chemin de fer existante ainsi que les prairies et les zones riveraines sont situées entre la rivière Thompson et le Site.

5.9.1 Impacts potentiels

Les impacts potentiels associés au Projet sur le poisson et son habitat ne sont pas anticipés. Les eaux de ruissellement seront contenues sur le Site dans un système de gestion des eaux pluviales et la migration des sédiments ou les rejets accidentels de substances nocives dans les cours d'eau ne sont donc pas anticipés. Les impacts sur les cours d'eau hors Site ne sont pas anticipés pendant les travaux du Projet, à condition que des mesures d'atténuation appropriées soient en place pendant la construction et les phases opérationnelles des travaux. Les mesures d'atténuation à mettre en œuvre pendant les travaux comprennent:

- Préparation d'un plan de contrôle de l'érosion et des sédiments, décrivant les mesures à prendre pour aider à prévenir la migration des sédiments vers les zones aquatiques.
- Les kits de déversement d'hydrocarbures, dotés de tampons absorbants, de barrages et de sacs en polyéthylène robustes, doivent être entreposés dans chaque zone de construction.

Le poisson et son habitat ne seront pas touchés dans une province autre que la Colombie-Britannique ou à l'extérieur du Canada.

6. ENGAGEMENT ET CONSULTATION AVEC LES GROUPES AUTOCHTONES ET D'AUTRES PARTIES PRENANTES

6.1 Premières Nations

Il est prévu que les consultations avec les groupes des Premières nations se poursuivront tout au long du processus de conception du projet, ainsi que durant les phases de construction et d'exploitation du Projet. Les communautés des Premières nations situées à proximité du projet (à 20 km du site aux fins du présent rapport) comprenaient la réserve indienne Kamloops no 1, qui chevauchait le Site.

Au moment de la soumission, NTRT avait engagé quatre consultations informelles avec la bande indienne de Kamloops (KIB) afin de discuter de la portée des travaux proposée. La présence aux réunions et les sujets de discussion sont mis en évidence dans le Tableau 12.

Tableau 12 Des consultations avec la bande indienne de Kamloops ont eu lieu jusqu'à présent

Date	Présence	Sujets de Discussion
26 avril 2018	KIB, NTRT	Présentation de la réunion du comité d'approbation du développement KIB.
17 mai 2018	KIB, NTRT	Une première réunion d'introduction pour présenter l'équipe du projet et les principales parties prenantes.
23 mai 2018	KIB, NTRT	Visite du Site
12 juin 2018	KIB, NTRT	Discussion sur les avantages du projet pour le KIB, l'entretien des routes, l'étude de la circulation et les plans de développement du KIB pour la région.
21 juin 2018	Consultant KIB, gestionnaire immobilier, NTRT	Description du projet, avantages pour la communauté, utilisation des routes, travaux de réfection, sécurité, conditions environnementales, application de la LCEE et permis d'aménagement
27 juillet 2018	KIB immobilier directeur, NTRT	Conditions de la sous-location, du transbordement des marchandises et de l'utilisation des terres identifiées dans le bail principal.
5 septembre	immobilier directeur	
10 octobre	Sénior directeur Ingénierie, économique officier	

En ce qui concerne les droits ancestraux ou issus de traités, établis ou potentiels, des groupes autochtones et les impacts potentiels sur ces droits, le bail de 99 ans KIB et la consultation entre l'équipe de projet et le KIB n'ont pas abouti à l'identification d'effets environnementaux négatifs résiduels. Le KIB a demandé qu'une étude d'impact sur le trafic soit commandée au ministère des Transports et de l'Infrastructure et que les piles de débris existantes soient

nettoyées pendant la durée du bail. Le NTRT s'est engagé à répondre à ces exigences conjointement avec le KIB pendant et après la construction du site. Aucune autre préoccupation n'a été soulevée lors du processus de consultation des Premières nations. Le NTRT continuera à s'engager avec le KIB tout au long du projet proposé.

Le KIB a participé à la création du bail de 99 ans, qui a été signé par plusieurs membres du conseil, ce qui démontre son soutien au travail proposé. Les dispositions du contrat de location incluent l'exploitation d'un terminal ferroviaire en tant qu'utilisation autorisée du terrain. De plus, il est prévu que le développement proposé entraînera la création de plus de 20 emplois pendant la construction et les opérations courantes. NTRT continuera à collaborer avec le KIB et à identifier les opportunités permettant de développer des compétences et de créer des emplois au sein de la communauté KIB.

Les autres réserves situées à moins de 50 km du projet comprenaient: Kamloops n ° 2, Kamloops n ° 3, Kamloops n ° 4, Kamloops n ° 5, Neskonlith n ° 1, Neskonlith n ° 2, Pipeseul n ° 3, Quaaout n ° 1, Sahhaltkum No. 4, Skeetchestn et Whispering Pines No. 4 (Figure 2, ATRIS; Affaires autochtones et du Nord Canada, 2018). Bien que cette information soit présentée, nous comprenons que les groupes autochtones peuvent revendiquer des droits et un titre sur la zone du Projet et à proximité de celle-ci.

Le Projet ne devrait pas avoir d'incidence sur les droits des groupes autochtones. L'équipe du projet a consulté le KIB car ils seraient probablement plus touchés que d'autres groupes, car les travaux se situent dans les limites de leur bail. Le promoteur n'a pas entamé de consultation avec d'autres groupes plus éloignés du projet. Si des impacts sur les groupes des Premières Nations extérieurs au KIB sont identifiés, une consultation sera lancée.

6.1.1 Utilisation actuelle des terres et des ressources à des fins traditionnelles

Les impacts sur l'utilisation actuelle ou historique des terres à des fins traditionnelles n'ont pas été identifiés lors des consultations des Premières Nations, et les sources accessibles au public documentant l'utilisation traditionnelle des terres n'étaient pas disponibles. Après un examen des conditions actuelles du Site et de la proximité du site avec d'autres caractéristiques naturelles (par exemple, la rivière North Thompson), les utilisations historiques du terrain seraient limitées à la cueillette (racines et baies) et à la chasse. Le Site est situé à une distance considérable des ressources aquatiques (à 300 m de la rivière Thompson Nord) et n'est donc pas considéré comme ayant toujours soutenu une pêche autochtone importante. Actuellement, les terres sont censées être utilisées exclusivement à des fins agricoles. Les futurs engagements avec la bande indienne de Kamloops viseront à mieux comprendre les utilisations historiques et actuelles des terres et des ressources à des fins traditionnelles. À l'heure actuelle, aucun impact sur les droits ancestraux ou issus de traités, établis ou potentiels, n'est anticipé.

6.1.2 Conditions sanitaires et socioéconomiques des peuples autochtones

L'alinéa 5 (1) c) de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012) exige qu'une évaluation soit effectuée sur les effets environnementaux potentiels suivants liés au projet:

"En ce qui concerne les peuples autochtones, un effet sur le Canada de tout changement susceptible d'avoir une incidence sur l'environnement sur (i) la santé et les conditions socio-économiques, (ii) le patrimoine physique et culturel; (iii) l'utilisation actuelle des terres et des ressources à des fins traditionnelles, ou (iv) toute structure, site ou objet d'importance historique, archéologique, paléontologique ou architecturale."

Aucun problème de santé ou socio-économique n'est connu sur le site. Le promoteur a eu des discussions avec le KIB et aucun effet néfaste sur la santé ou les conditions socio-économiques n'a été signalé. Les répercussions sur la santé et les conditions socio-économiques des peuples autochtones devraient être positives, les travaux proposés devant permettre de créer environ 20 emplois.

6.1.3 Importance historique, archéologique, paléontologique et architecturale

- Aucun problème historique n'est connu sur le Site.
- Aucun problème archéologique important connu sur le Site.
- Aucun problème paléontologique significatif n'est connu sur le Site.
- Aucun problème architectural significatif n'est connu sur le Site.

Lors de discussions entre le promoteur et le KIB, aucun problème historique, archéologique, paléontologique ou architectural n'est anticipé.

6.2 Consultations supplémentaires avec les intervenants

Les discussions avec l'Office des transports du Canada ont débuté en septembre 2018. NTRT a été informé qu'un agent de l'OTC correspondrait aux licences et permis de révision applicables au développement proposé. Les parties prenantes du projet au gouvernement et dans l'industrie seront contactées avant le début du projet. Les personnes suivantes ont été identifiées comme parties prenantes:

- • WorkSafeBC
- • Ministère des transports et de l'infrastructure de la Colombie-Britannique
- • Ville de Kamloops
- • Sécurité technique BC
- • Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada

NTRT a engagé des communications avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et la ville de Kamloops. Il est prévu que l'engagement avec les parties prenantes se poursuivra tout au long des phases de conception, de construction et d'exploitation du Projet.

7. LIMITATIONS

Les conclusions présentées dans ce rapport sont basées sur (i) l'examen de la documentation disponible et (ii) sur le site et les terres environnantes. Les conclusions et recommandations documentées dans le présent rapport ont été préparées d'une manière compatible avec le niveau de soin et de compétence habituellement exercé par d'autres membres de la profession des sciences de l'environnement, pratiquant dans des circonstances similaires dans la région au moment de l'exécution des travaux.

Le présent rapport a été préparé uniquement à l'usage interne de North Thompson Rail Terminals Inc. et de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale conformément à l'accord conclu entre Keystone Environmental Ltd. et North Thompson Rail Terminals Inc. En utilisant ce rapport, North Thompson Rail Terminals Inc. et l'Agence canadienne d'évaluation environnementale accepte de réviser et d'utiliser le rapport dans son intégralité. Toute utilisation que d'autres parties font de ce rapport, ou toute confiance ou décision prise sur la base de celle-ci, relèvent de la responsabilité de ces parties. Keystone Environmental Ltd. n'accepte aucune responsabilité pour les dommages, le cas échéant, subis par d'autres parties à la suite de décisions ou d'actions fondées sur ce rapport.

Préparé par:

<Original signé par>

Corrie Allen, M.Sc., B.I.T.
Biologiste

Revu par:

<Original signé par>

Warren Appleton, R.P.Bio.
Biologiste Sénior

8. RÉFÉRENCES

- Centre de données sur la Conservation de la Colombie-Britannique. 2014. Résumé du rapport d'événement, identification de la forme: 86238, blaireau d'Amérique. Ministère de l'environnement de la Colombie-Britannique. Disponible à: <http://a100.gov.bc.ca/pub/eswp/>. Accessible: July 24, 2018.
- Ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique. 2017. Orientation sur l'application des objectifs provinciaux de qualité de l'air pour le NO2. Disponible à: https://www2.gov.bc.ca/assets/gov/environment/air-land-water/air/reports-pub/no2_aqo-implementation_guide.pdf. Accessed on July 24, 2018.
- Ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique. 2017. Orientation sur l'application des objectifs provinciaux de qualité de l'air pour le SO2. Disponible à: https://www2.gov.bc.ca/assets/gov/environment/air-land-water/air/reports-pub/no2_aqo-implementation_guide.pdf. Accessible: July 24, 2018.
- Ministère des Forêts de la Colombie-Britannique. 1991. Série de rapports spéciaux 6: Écosystèmes de la Colombie-Britannique. Disponible à: <http://www.for.gov.bc.ca/hfd/pub/docs/srs/srs06.pdf>. Accessible: July 18, 2018.
- City of Kamloops, 2013. Plan de gestion du bassin atmosphérique. Disponible à: <https://www.kamloops.ca/sites/default/files/docs/13-05-airshedmanagementplan.pdf>. Accessible: July 29, 2018.
- Government of British Columbia. 2018. Requêtes de données d'inventaire des pêches. Disponible à: <https://www2.gov.bc.ca/gov/content/environment/plants-animals-ecosystems/fish/fish-and-fish-habitat-data-information/search-fish-fish-habitat-data-information/fisheries-inventory-data-queries>. Accessed July 29, 2018.
- Gouvernement de la Colombie-Britannique. 2009. Objectif de qualité de l'air provincial pour les PM2,5. Disponible à: <https://www2.gov.bc.ca/gov/content/environment/air-land-water/air/air-quality-management/regulatory-framework/objectives-standards/pm2-5>. Accessible: July 29, 2018.
- Gouvernement de la Colombie-Britannique. Sans date. Objectif provincial de qualité de l'air pour les PM10. Disponible à: <https://www2.gov.bc.ca/gov/content/environment/air-land-water/air/air-quality-management/regulatory-framework/objectives-standards/pm10>. Accessible: July 29, 2018.
- Gouvernement de la Colombie-Britannique. 1995. Plan de gestion des terres et des ressources de Kamloops. Disponible à: https://www2.gov.bc.ca/assets/gov/farming-natural-resources-and-industry/natural-resource-use/land-water-use/crown-land/land-use-plans-and-objectives/thompsonokanagan-region/kamloops-lrmp/kamloops_lrmp.pdf. Accessible: July 29, 2018.

Government of Canada, 2018. Normales climatiques au Canada, données de la station de 1981 à 2010. Disponible à: http://climate.weather.gc.ca/climate_normals/results_1981_2010_e.html?stnID=1275&autofwd=1. Accessible: July 29, 2018.

Indigenous and Northern Affairs Canada, 2018. Système d'information sur les droits ancestraux et issus de traités.

Ministère de la Justice, 2018a. Informations prescrites pour la description d'un projet désigné. DORS / 2012-148 Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, 2012. Disponible à: <http://laws-lois.justice.gc.ca/PDF/SOR-2012-148.pdf>. Accessible: July 29, 2018.

Ministère de la Justice, 2018b. *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, 2012*. Disponible à: <http://laws-lois.justice.gc.ca/PDF/C-15.21.pdf>. Accessible: July 12, 2018.

Ministère de la Justice, 2018c. Règlement désignant les activités physiques (2012) DORS / 2012-147. Disponible à: <http://laws-lois.justice.gc.ca/PDF/SOR-2012-147.pdf>. Accessible: July 12, 2018.

Shaw & Tuominen, 1999. Qualité de l'eau dans le bassin du fleuve Fraser. Déviation des sciences aquatiques et atmosphériques Environnement Canada, Vancouver, Colombie-Britannique.

APPENDICE 1

PHOTOGRAPHIES DE SITE CHOISIES



Photo 1: Champ cultivé restant dominé par des espèces agronomiques et envahissantes.
Photo prise le 17 juillet 2018 face au nord-est.



Photo 2: Maison unifamiliale existante, située au centre de la propriété. Photo prise face au nord, le 17 juillet 2018.



Photo 3: Tas de débris de matériaux existants, situés le long du périmètre est du site.
Photo prise face au sud-est, le 17 juillet 2018.



Photo 4: Tas de débris matériels existant, situé le long du périmètre nord-est du site.
Photo prise face au nord-est, le 17 juillet 2018.



Photo 5: Billboard situé sur le site. Photo prise face au nord.



Photo 6: Emplacement approximatif de la route d'accès proposée. La route sera parallèle à la clôture existante. Photo prise face à l'est, le 17 juillet 2018.



Photo 7: Route d'accès existante. Photo prise face à l'ouest, le 17 juillet 2018.



Photo 8: Patch existant d'arbres à feuilles caduques matures. Photo prise face au nord-ouest le 17 juillet 2018.



Photo 9: Patch existant d'arbres à feuilles caduques matures. Photo prise face à l'ouest
17 juillet 2018.



Photo 10: Patch existant d'arbres à feuilles caduques matures. Photo prise face à l'est
17 juillet 2018.



Photo 11: Sources de bruit hors site 1



Photo 12: Sources de bruit hors site 1.



Photo 13: Sources de bruit hors site 2.



Photo 14: Sources de bruit hors site 3.



Photo 15: Sources de bruit hors site 5

APPENDICE 2

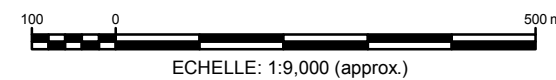
FIGURES



LÉGENDE

- SITE
- TERRE DE PREMIÈRES NATIONS
- BÂTIMENT
- ZONAGE
- AGRICOLE
- COMMERCIAL
- INDUSTRIEL LÉGER
- FRICHE
- PARCS ET LOISIR
- PUBLIC ET QUASI-PUBLIC
- CHEMIN DE FER
- RÉSIDENTIEL
- ÉCOLES

NOTES:
 1. CE DESSIN EST POUR INFORMATIONS GÉNÉRALES SEULEMENT.
 LES LIMITES ET CARACTÉRISTIQUES DES LOTS SONT APPROXIMATIVES.
 2. DATE DE L'ORTHOPHOTOGRAPHIE: 2016.



1306 & 1310 Kootenay Way
 Kamloops, B C
 North Thompson Rail Terminal

RÉVISION No.	DATE	PROJET No.
00	AOÛT 2018	14230-100

Figure 1
 Plan de localisation du site



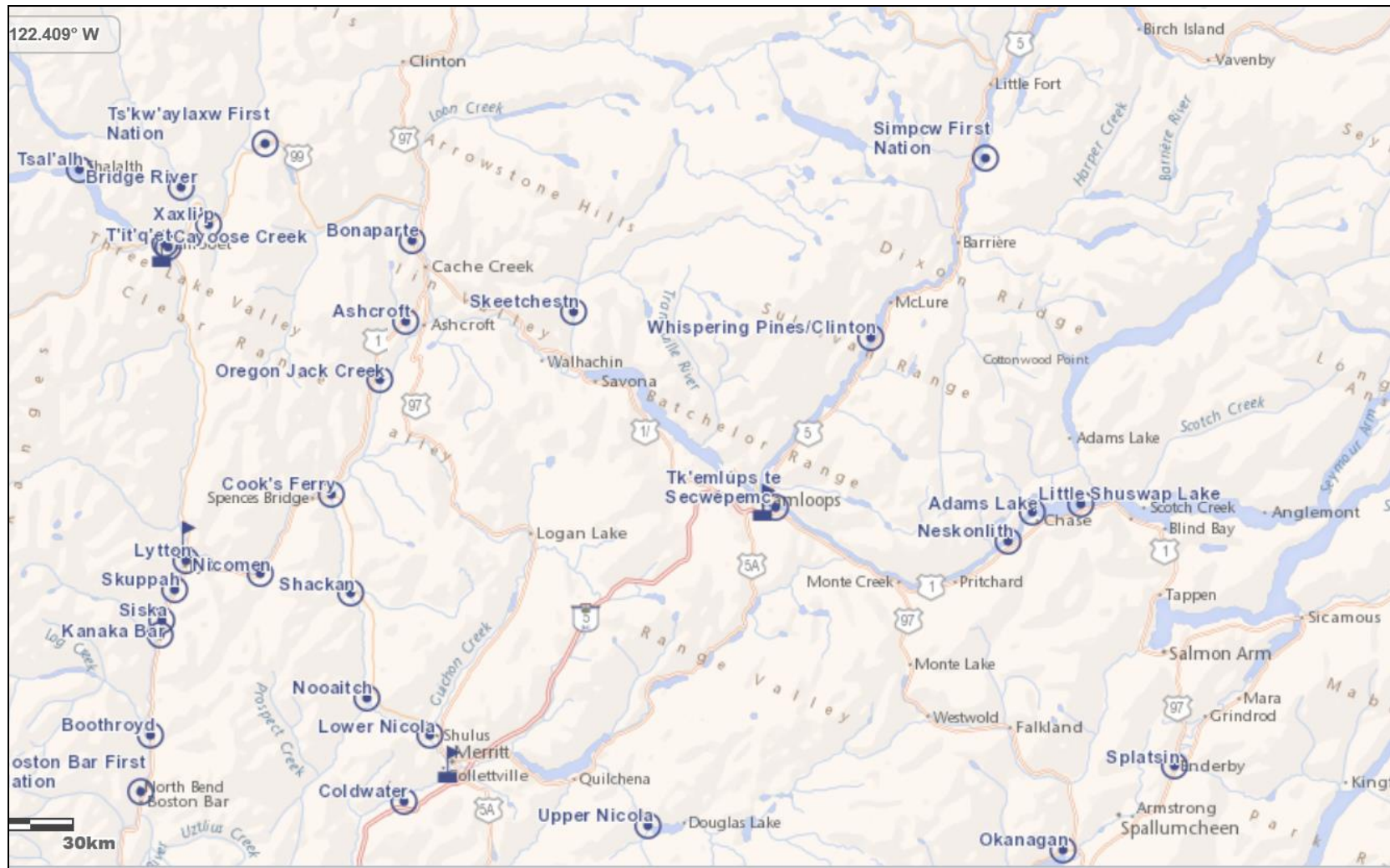


Figure 2 Ententes de conseil tribal / Premières nations dans un rayon de 240 km du site situé à Kamloops (C.-B.)¹

¹ http://sidait-atris.aadnc-aandc.gc.ca/atris_online/Content/Search.aspx

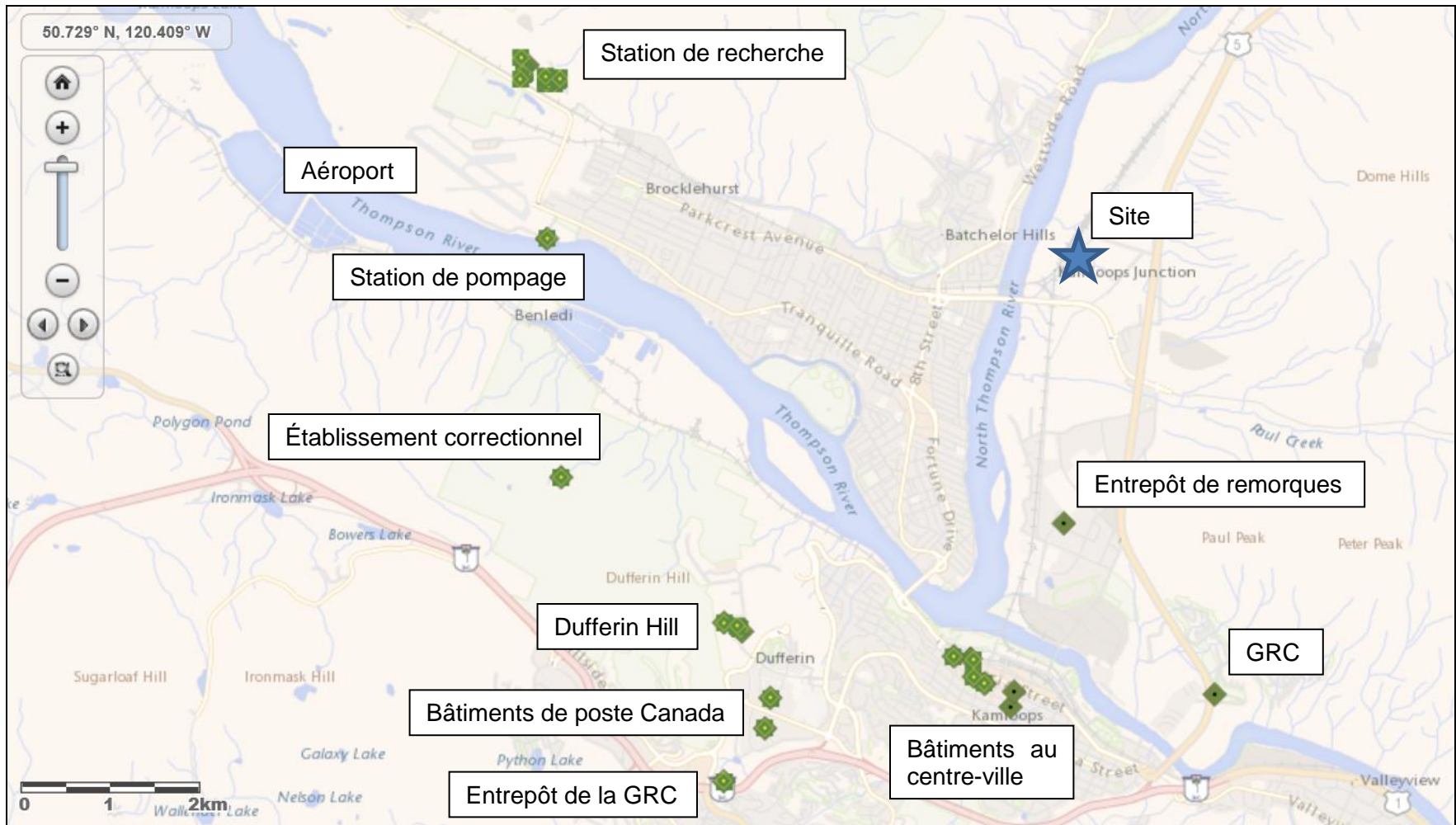


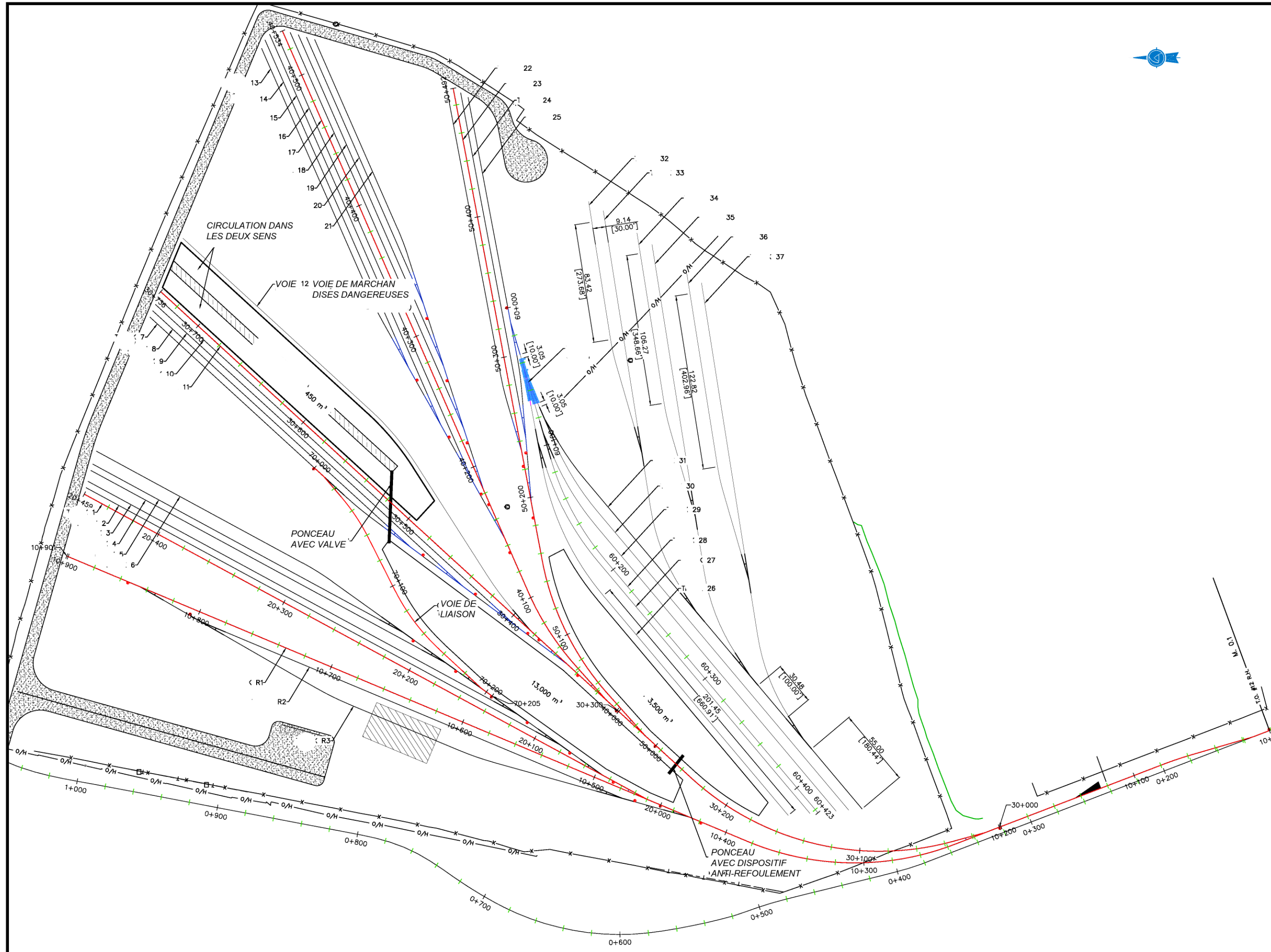
Figure 3 Sites fédéraux près du Site, situé à Kamloops (C.-B.)¹

¹ <https://map-carte.tbs-sct.gc.ca/map-carte/dfrp-rbif/map-carte.aspx?Language=EN&backto=https://www.tbs-sct.gc.ca/dfrp-rbif/home-accueil-eng.aspx>



Figure 4 Localisation du Site à Kamloops (C.-B.)¹

¹<https://www.google.com/maps/@50.7124971,-120.3579845,9119m/data=!3m1!1e3!5m1!1e4>



- LEGEND**
- CLOTURE EXISTANTE
 - VOIE FERREE EXISTANTE
 - VOIE FERREE PROPOSEE
 - VOIE FERREE PROPOSEE
 - BATIMENT PROPOSE
 - AIGVILLAGE NO. 8
 - AIGVILLAGE NO. 10
 - POINT D'AIGVILLAGE PROPOSE
 - DERAILLEUR PROPOSE
 - DIRECTION D'ECOULEMENT
 - ENTRAINER DES MODIFICATIONS AUX VOIES PROPOSEES

01		SS	2018-11-02
		BY	

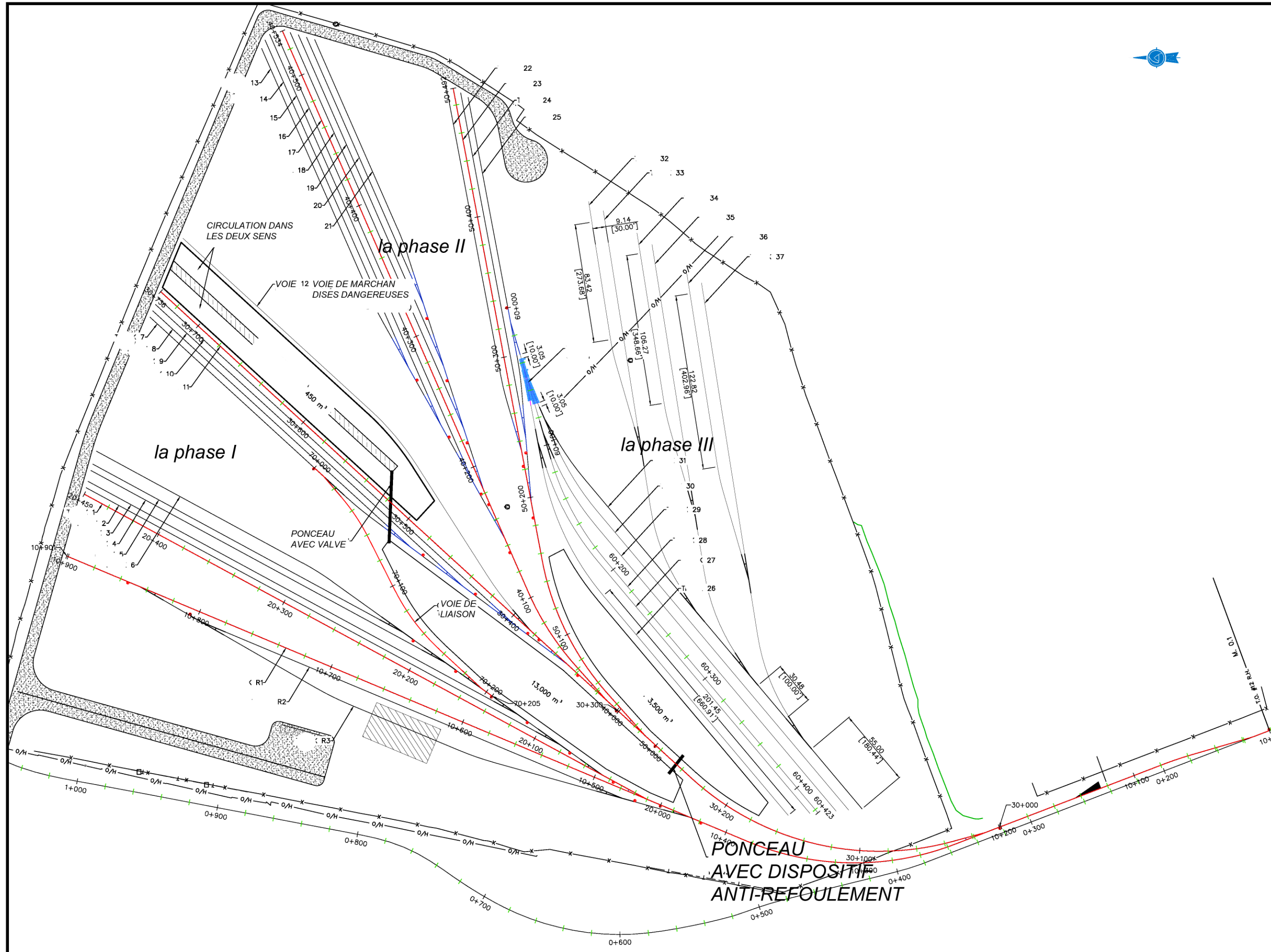
POUR SEULEMENT



NORTH THOMPSON RAIL TERMINAL

ALIGNEMENT CONCEPTUEL DE VOIES PROPOSEE

SS	1:1250	2018-11-02
SS	CG3021	E01
SC		01 OF 01



- LEGEND**
- CLOTURE EXISTANTE
 - VOIE FERREE EXISTANTE
 - VOIE FERREE PROPOSEE
 - VOIE FERREE PROPOSEE
 - BATIMENT PROPOSE
 - AIGVILLAGE NO.8
 - AIGVILLAGE NO.10
 - POINT D'AIGVILLAGE PROPOSE
 - DERAILLEUR PROPOSE
 - DIRECTION D'ECOULEMENT
 - ENTRAINER DES MODIFICATIONS AUX VOIES PROPOSEES

01		SS	2018-11-02
		BY	

POUR SEULEMENT



NORTH THOMPSON RAIL TERMINAL

ALIGNEMENT CONCEPTUEL DE VOIES PROPOSEE

SS	1:1250	2018-11-02
SS	CG3021	E01
SC		01 OF 01