

DESCRIPTION DU PROJET
EN VERTU DE *LA LOI CANADIENNE SUR L'ÉVALUATION*
ENVIRONNEMENTALE

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE
(« CP »)
COMPLEXE INTERMODAL LES CÈDRES

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE
Suite 500, 401 – 9th Avenue S.W.
Calgary (Alberta)
T2P 4Z4

Février 2008

TABLE DES MATIÈRES

1.0 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.....	4
2.0 INFORMATION SUR LE PROJET.....	21
3.0 INFORMATION SUR LE SITE DU PROJET.....	40
4.0 EXIGENCES SUPPLÉMENTAIRES RELATIVES AU POISSON, À SON HABITAT ET AUX EAUX NAVIGABLES.....	49
5.0 DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE.....	51

ANNEXES

DÉFINITIONS ET TERMES DE L'INDUSTRIE

Dans la présente Description du projet :

« **chariot à prise par le haut** » désigne un engin mobile qui charge des conteneurs sur des wagons et des camions, et les en décharge.

« **centre de distribution** » désigne un entrepôt et une installation de distribution desservis par camion, où sont fournis des services à valeur ajoutée (y compris la gestion de la chaîne d'approvisionnement) pour la distribution des marchandises reçues dans des conteneurs. En général, les centres de distribution comportent un espace pour l'entreposage et le stockage temporaire ainsi que des installations de transbordement qui permettent de trier les marchandises reçues par conteneurs d'abord en les dégroupant, puis en les regroupant en camions complets à destination de diverses industries et entreprises au détail. Les marchandises peuvent aussi être reçues par camion à un centre de distribution, triées et chargées sur des conteneurs en vue de leur transport par rail.

« **conteneur** » désigne une caisse intermodale qui peut être acheminée par et entre plusieurs modes de transport. Les conteneurs peuvent être empilés à bord de navires ou chargés sur des wagons (sur un seul ou deux niveaux) ou sur des semi-remorques routières. Les conteneurs se présentent en longueurs de 20, 28, 40, 48 et 53 pi.

« **installation intermodale** » désigne un site de transbordement de conteneurs desservi par le rail et servant au transfert de conteneurs entre **wagons et camions**; une telle installation comprend en général un triage ferroviaire pour la formation et le traitement de trains intermodaux, ainsi que des aires de stockage de conteneurs. Pour satisfaire aux normes modernes d'efficience et de sûreté, les installations intermodales plus récentes intègrent des installations de camionnage, d'entreposage et de distribution pour le traitement, le ramassage et la livraison de conteneurs et de leur contenu.

« **intermodal** » désigne le transport de marchandises dans un conteneur au moyen de plus d'un mode de transport (navire, wagon et/ou camion), sans manutention du contenu lui-même au cours d'un changement de mode.

« **TEU** » (**twenty foot equivalent unit**) désigne un conteneur équivalent vingt (20) pieds (EVP), norme maritime utilisée pour le dénombrement d'unités de chargement de diverses longueurs. Un TEU est égal à un conteneur ISO (Organisation internationale de normalisation) mesurant 8 pieds sur 8,5 pieds sur 20 pieds. Un conteneur ISO de quarante (40) pieds équivaldrait à deux TEU.

1.0 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

1.1 Généralités

Transport par rail

En tant que l'un des pays les plus tributaires des échanges commerciaux au monde, le Canada dépend fondamentalement du commerce international pour sa prospérité. Le gouvernement fédéral a résumé le défi en ces termes : « Pour maintenir son niveau de vie, le Canada doit pouvoir relever les défis de la dynamique du commerce mondial qui évolue rapidement. Cette dynamique est déterminée par la circulation rapide, sûre et ininterrompue des marchandises et des personnes au sein des chaînes d'approvisionnement et de transport à l'échelle mondiale ».¹

Le gouvernement fédéral a mis sur pied un certain nombre d'initiatives visant à préparer l'infrastructure de transport du Canada à répondre aux demandes du commerce international, y compris l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique. Plus récemment, le gouvernement fédéral a signé un protocole d'entente sur le développement de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec, en partenariat avec les secteurs privé et public. L'objectif principal du protocole est de faire de cette porte et de ce corridor de commerce un réseau de transport stratégique, intégré et concurrentiel pour mieux soutenir les échanges commerciaux internationaux et assurer l'acheminement ponctuel des marchandises. Les initiatives fédérales soulignent l'importance d'investir dans l'infrastructure de transport pour que le Canada puisse s'adapter aux configurations nouvelles et changeantes du commerce pour le bénéfice des entreprises et de la population canadiennes.

Dans le cadre de leurs chaînes d'approvisionnement, les entreprises canadiennes dépendent de plus en plus du commerce interprovincial et international, y compris l'importation de biens, de pièces et de produits. Ces chaînes d'approvisionnement « à l'échelle mondiale » exigent que les biens soient transportés sur de longues distances par des modes multiples (navires, wagons et camions). Le transport par rail constitue une partie importante de la fourniture de biens dans tout le Canada, d'un océan à l'autre, et est nécessaire au transport efficient d'importants volumes de trafic au départ des portes d'entrée portuaires jusqu'à des destinations qu'un réseau ferroviaire étendu permet d'atteindre partout au Canada et aux États-Unis.

Le besoin de compter sur des chaînes d'approvisionnement à l'échelle mondiale pour réaliser l'acheminement rapide, ininterrompu et sûr de marchandises a entraîné une poussée du trafic par conteneurs, ceux-ci étant, en raison de leur conception, sûrs et faciles à transborder entre les navires, les wagons et les camions. Bon nombre de pays orientent stratégiquement leurs efforts d'expansion et leurs dollars d'investissements vers les projets de terminaux à conteneurs, ce qui entraînera une croissance soutenue du transport conteneurisé et, par conséquent, exigera que les centres de distribution,

¹ Voir le document du gouvernement du Canada « *L'initiative de la porte et du corridor canadiens de l'Asie-Pacifique* », 2006 (www.tc.gc.ca/MajorIssues/APGCI).

fournissant des services à valeur ajoutée et une gestion de la chaîne d'approvisionnement, soient situés là où les conteneurs sont transbordés d'un mode de transport à l'autre.

La croissance importante du trafic conteneurs présente deux enjeux distincts pour le réseau de transport ferroviaire :

- a) une **capacité d'infrastructure** suffisante pour répondre à la poussée des volumes du trafic conteneurs, et
- b) l'**intégration des modes de transport** (y compris les centres de distribution) de façon à assurer l'acheminement efficace et ininterrompu des biens.

a) Capacité d'infrastructure

Le réseau ferroviaire du CP est confronté au défi d'avoir une capacité d'infrastructure suffisante pour répondre à la croissance rapide du commerce interprovincial et international et, en particulier, à la poussée des volumes de conteneurs. Pour la seule année de 2006, le Port de Vancouver a déclaré une augmentation de 25 % des volumes conteneurs². Ces derniers continueront de s'accroître à la faveur de l'augmentation soutenue de la gamme de marchandises acheminées dans des conteneurs. Les conteneurs entrants transportent des marchandises allant des produits de consommation, appareils électroniques, vêtements et meubles aux pièces industrielles, pièces d'automobiles, produits industriels et denrées alimentaires transformées. La gamme des produits dans les conteneurs sortants varie de la pâte de bois aux produits de **bois d'œuvre**, aux **produits agricoles** et aux **cultures spéciales** (pois, fèves, lentilles, fèves de soya et luzerne). Les modes multiples de transport que l'utilisation de conteneurs permet de mettre à la disposition des entreprises créent des possibilités pour l'expansion du commerce du Canada et ouvrent d'immenses marchés aux produits de bois d'œuvre, aux produits agricoles et à d'autres produits du Canada.

La création d'une infrastructure à la fine pointe de la technologie dans la région de Montréal, à savoir le Complexe intermodal Les Cèdres, est essentielle si l'on veut disposer d'une capacité suffisante pour répondre aux demandes croissantes des entreprises et des consommateurs pour des produits provenant du commerce interprovincial et international. Il s'agit d'avoir une capacité suffisante pour :

- accueillir le nombre croissant de trains intermodaux;
- traiter des trains plus longs;
- charger et décharger les volumes croissants de conteneurs;
- mettre en attente et remiser des wagons chargés et vides;
- stocker les conteneurs, et
- intégrer les centres de distribution.

² Administration portuaire de Vancouver, *Statistics Overview 2006*, page 6 (www.portvancouver.com).

b) Intégration efficiente

Il ne suffit pas d'agrandir l'infrastructure (c.-à-d. la taille de l'installation) pour pouvoir affronter le défi de faciliter l'implantation de chaînes d'approvisionnement à l'échelle mondiale et de satisfaire à l'exigence d'une « **circulation rapide, sûre et ininterrompue des marchandises** ». **L'intégration efficiente du transport par rail et par camion est impérative également si l'on veut saisir les occasions et relever les défis du commerce international.** Voici ce qu'a déclaré à ce sujet le gouvernement fédéral :

« De nos jours, **les produits sont rarement transportés par un seul mode.** La réalisation de gains de productivité, par **une plus grande intégration du réseau de transport en ce qui a trait aux chaînes d'approvisionnement à l'échelle mondiale,** motive grandement l'approche à l'égard de la Porte. »³

Afin qu'on puisse réaliser des gains de productivité et fournir à la population une quantité suffisante de biens, les installations intermodales doivent être implantées à des endroits stratégiques et être conçues avec soin selon les normes modernes d'efficience et de sûreté de l'exploitation ferroviaire, de telle manière que les activités liées au rail et au camionnage soient intégrées aux installations d'entreposage et de distribution. Une telle intégration exige :

- une proximité rapprochée avec le réseau ferroviaire principal de base;
- une infrastructure des voies conçue pour assurer la fluidité des mouvements de train;
- des voies non entravées par des passages à niveau;
- l'intégration des centres de distribution en vue de l'entreposage, du stockage, du chargement, du tri et du regroupement du fret et/ou des marchandises;
- une proximité rapprochée avec les corridors routiers;
- un accès routier efficient et fluide au départ et à l'entrée de l'installation; et
- un réseau efficient de chemins à l'intérieur de l'installation pour assurer la fluidité des mouvements de camion.

Région métropolitaine de Montréal

Le CP possède et exploite des installations intermodales dans des endroits clés de son réseau ferroviaire (voir la carte à l'**Annexe 1**). Son installation intermodale actuelle, qui dessert la région montréalaise, est située sur l'île même de Montréal, dans l'arrondissement de Lachine (**installation intermodale de Lachine**); il s'agit de la **deuxième installation la plus achalandée du genre au CP**, après l'installation intermodale de Vaughan située au nord de Toronto, et elle occupe une position clé à l'extrémité du corridor ferroviaire transcontinental du CP reliant Montréal à Vancouver. Comme l'installation intermodale de Lachine est celle le plus à l'est sur le réseau du CP, elle dessert non seulement la région métropolitaine de Montréal, mais aussi les marchés de l'Est de l'Ontario et des Maritimes. De plus, le réseau ferroviaire du CP est raccordé

³ Voir *L'Initiative de la Porte et du Corridor Asie-Pacifique du Canada*, page 5.

directement à des destinations dans le Nord-Est des États-Unis, procurant ainsi un accès supplémentaire aux marchés dans des zones à forte densité de population.

L'installation intermodale de Lachine accueille principalement des trains-blocs de conteneurs internationaux destinés à la **région métropolitaine de Montréal ainsi qu'aux marchés de l'Est de l'Ontario et des Maritimes**. Cette installation dessert également les marchés intérieurs canadiens en assurant le transport ferroviaire interprovincial de conteneurs.

L'infrastructure intermodale du CP à Lachine fait face à de nombreux défis :

- Le CP prévoit que son trafic intermodal dans la région métropolitaine de Montréal connaîtra une croissance annuelle de 7 à 10 % au cours des prochaines années.
- Sa proximité avec l'Ontario, les Maritimes et les marchés populeux du Nord-Est des États-Unis constitue un facteur déterminant dans le rôle de Montréal comme **plaque tournante stratégique de transport** dans l'économie canadienne. L'accroissement futur de la capacité intermodale du CP rehaussera davantage le statut de Montréal comme plaque tournante continentale importante.
- L'intégration d'un centre de distribution n'est pas possible à l'installation intermodale de Lachine, pour deux raisons :
 - a) à l'intérieur de l'emprise actuelle, il n'y a pas de place pour la construction de nouvelles installations de distribution;
 - b) il n'existe aucun terrain adjacent disponible qui se prêterait à un agrandissement des installations du CP et qui permettrait l'intégration nécessaire.
- Le trafic intermodal poursuivra sa croissance avec l'augmentation de la quantité de marchandises expédiées dans des conteneurs, ce qui permet aux expéditeurs d'utiliser de façon efficiente les transports multimodaux et de répondre à la demande croissante des consommateurs pour la livraison ponctuelle des marchandises.

Limitations de l'installation intermodale de Lachine

L'installation intermodale de Lachine a été créée dans les années 1960 sur un site relativement petit de 36 hectares. Par conséquent, elle fait face à de nombreuses contraintes de capacité et d'exploitation :

- Elle fonctionne à environ 96 % de sa capacité prévue. L'installation est conçue pour une capacité annuelle d'environ 240 000 conteneurs et le CP estime qu'elle en manutentionnera 239 800 en 2008.
- Le CP ne peut étendre son empreinte actuelle pour manutentionner les volumes de conteneurs prévus dans les prochaines années. L'installation est située dans une zone industrielle bien développée de la région métropolitaine de Montréal, **sans terrains avoisinants disponibles** qui permettraient d'agrandir l'empreinte actuelle dans Lachine.

- Le site actuel de 36 hectares a été conçu pour des trains beaucoup plus courts que les trains-blocs de conteneurs d'aujourd'hui, à une époque où les ces derniers n'existaient pas au Canada. Les voies plus courtes entraînent des opérations ferroviaires inefficaces parce que les équipes du CP doivent constamment manœuvrer et repositionner les wagons intermodaux. La taille restreinte de l'installation limite également l'espace disponible pour le stockage des conteneurs et entraîne donc une densité de stockage élevée sur plusieurs niveaux, ce qui oblige le CP à déplacer sans cesse les conteneurs pour avoir accès à ceux qui doivent être transférés d'un mode à l'autre.
- L'empreinte de l'installation n'est pas suffisamment grande pour qu'on puisse réaménager les voies et intégrer une configuration moderne à voies en raquette qui, de façon efficace, desservirait toute l'installation et permettrait de manutentionner des trains-blocs d'une longueur de 10 000 pieds, qui sont courants de nos jours dans les installations intermodales à grande capacité.
- Tel que mentionné précédemment, l'empreinte actuelle ne se prête pas non plus à l'intégration de centres de distribution (y compris les services de camionnage affiliés) pour augmenter le transbordement efficace de biens entre les wagons et les camions. De tels aménagements à valeur ajoutée font maintenant partie intégrante de la logistique avancée des transports et sont essentiels à la gestion des chaînes d'approvisionnement à l'échelle mondiale. L'intégration de ces fonctions à valeur ajoutée sur un seul site assurerait la fluidité et le transbordement ponctuel rail-camion de grandes quantités de marchandises arrivant dans des conteneurs et destinées, après un transport par camion, aux grands détaillants desservant les consommateurs de la région métropolitaine de Montréal ainsi que ceux de l'Est de l'Ontario et des Maritimes.
- L'installation intermodale de Lachine est entourée d'un réseau de rues locales qui ne peuvent être redessinées pour recevoir le trafic par camion nécessaire à la desserte de l'installation.

(Voir à l'**Annexe 2** les cartes montrant l'emplacement de l'actuelle installation intermodale de Lachine.)

Pour répondre aux demandes et aux contraintes susmentionnées, le CP propose de remplacer l'installation intermodale de Lachine par une nouvelle installation à la fine pointe de la technologie (le « **Complexe intermodal Les Cèdres** ») pour desservir les marchés du Grand Montréal, de l'Est de l'Ontario et des Maritimes. Le Complexe intermodal Les Cèdres contribuera à la productivité de l'Est du Canada en assurant la livraison rapide, fiable et économique de biens de consommation, pièces et produits importés ainsi que le transport intérieur efficace de conteneurs à destination et en provenance de la province de Québec. De façon plus particulière, il accroîtra le commerce international et interprovincial :

- en créant une capacité supplémentaire pour l'avenir prévisible dans la région métropolitaine de Montréal, l'Est de l'Ontario et les Maritimes, de façon à répondre aux demandes actuelles et prévues du commerce international et interprovincial; et

- en augmentant l'efficacité des chaînes d'approvisionnement à l'échelle mondiale grâce au transbordement efficace des conteneurs entre wagons et camions.

1.1.1 La nature du Projet

Endroit proposé – Les Cèdres (Québec)

Après une recherche exhaustive, **le seul site** répondant aux exigences d'une installation intermodale moderne s'est révélé être le site de l'ancienne usine de munitions de l'Armée canadienne construite à Les Cèdres (Québec) pendant la Seconde Guerre mondiale et utilisée plus tard par Industries Soulanges pour des activités d'entretien ferroviaire et d'entreposage. Le CP a fait l'acquisition de ce site en 2006, puis, plus tard, a obtenu des options d'achat sur les terrains adjacents lui permettant de réunir la superficie totale dont il a besoin pour construire son nouveau Complexe intermodal. Cet endroit stratégique est situé à quelque 35 kilomètres au sud-ouest de l'île de Montréal, dans la Municipalité de Les Cèdres sur le territoire de la Municipalité régionale de comté de Vaudreuil-Soulanges (voir la carte à l'**Annexe 3**). Le site est adjacent au point milliaire 25.0 de la subdivision Winchester du CP, partie du réseau de lignes principales du CP raccordant Montréal aux **ports de Vancouver, New York et Philadelphie**. (L'**Annexe 4** présente une carte du réseau ferroviaire du CP et des correspondances interréseaux en Amérique du Nord.)

Le site proposé se trouve également au coeur d'un **important réseau routier régional** – avec les autoroutes 40 et 20 traversant respectivement le nord et le sud de l'île de Montréal ainsi que la future autoroute 30, une route de ceinture qui, en contournant le réseau routier de l'île de Montréal par le sud, donnera accès aux marchés des Maritimes et du Nord-Est des États-Unis. Par conséquent, le Complexe intermodal Les Cèdres proposé **maximisera l'intégration des réseaux ferroviaire et routier dans la région métropolitaine de Montréal**.

Le Projet s'étendra sur une superficie totale de 313 hectares, dont le noyau est constitué par une parcelle de terrain de 172 hectares achetée par le CP d'Industries Soulanges en 2006. Ce terrain possède une longue histoire d'usages industriels, **y compris comme installation de remisage de wagons**. Par conséquent, 55 % des terrains dont le CP a besoin sont déjà consacrés à un usage industriel similaire. Les autres terrains sont zonés au provincial comme terres agricoles et ont été aménagés pour l'exploitation de cultures vivrières et d'une pépinière commerciale.

Bref aperçu du Complexe intermodal Les Cèdres

Le site proposé possède l'espace voulu pour permettre la construction d'une installation intermodale à la fine pointe de la technologie capable d'accueillir les longs trains-blocs d'aujourd'hui (jusqu'à 10 000 pieds) nécessaires au transport efficace de marchandises. L'installation intermodale proposée sera conçue avec une capacité annuelle de manutention maximale de 550 000 conteneurs, soit une augmentation de plus de 100 % sur la capacité actuelle de l'installation intermodale de Lachine. Le Complexe intermodal Les Cèdres **comprendra des centres de distribution**, éléments intégraux d'une

installation intermodale à la fine pointe de la technologie, qui sont essentiels au mouvement rapide, ininterrompu et sûr de biens dans la chaîne d'approvisionnement du secteur des transports.

Spécifiquement, Consolidated Fastfrate Inc. (« **Fastfrate** »), fournisseur de services de logistique globaux disposant d'éléments d'actif et formant une partie intégrante des services intermodaux du CP à travers le Canada, exploitera son centre de distribution à l'intérieur du Complexe intermodal Les Cèdres. Fastfrate fournit une gamme étendue de services à valeur ajoutée, dont la gestion de la logistique des chaînes d'approvisionnement, le dégroupage des marchandises reçues par conteneurs et leur regroupement aux normes des expéditeurs, l'entreposage à court et à long termes, ainsi que les moyens les plus avancés au plan de la sûreté des entrepôts. Fastfrate soutient entièrement le Projet et a remis au CP une lettre en ce sens, ci-jointe comme **Annexe 8**.

Pour répondre aux besoins de la région métropolitaine de Montréal, le nouveau Complexe intermodal Les Cèdres devra présenter les éléments suivants :

- de longues voies de service en raquette permettant de maximiser l'efficacité des opérations ferroviaires;
- des bâtiments destinés à différentes fonctions, dont des bâtiments de bureaux et d'entretien ainsi que des centres de distribution;
- des chemins, des espaces de stationnement et des aires d'attente pour camions afin de favoriser l'efficacité des activités de camionnage;
- des aires de stockage de conteneurs permettant de regrouper leur manutention sur un seul site intégré; et
- des services publics et autres éléments fonctionnels.

La mise en service du nouveau Complexe intermodal Les Cèdres est prévue pour 2013.

1.1.2 Nom et endroit proposé

Le nom officiel du projet est le suivant : « **Complexe intermodal Les Cèdres** » (le « **Projet** »).

Le site du Projet est situé à 35 kilomètres au sud-ouest de Montréal, dans la Municipalité de Les Cèdres, au Québec. (Consulter la carte à l'**Annexe 3**.)

1.1.3 Liste de distribution de la Description du Projet

L'autorité responsable pour l'administration de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* sera l'Office des transports du Canada (Ottawa). Par conséquent, la Description du Projet sera communiquée à cet organisme.

1.1.4 Consultations

Aperçu du programme de consultation du CP

Le CP a élaboré et mis en oeuvre un vaste programme de consultation auprès de divers intervenants du Projet. L'approche du CP en matière de planification et de consultation dans le cadre du Projet est conforme à ses politiques sur la responsabilité sociale. Le but premier de ces consultations consistait à travailler étroitement avec la Municipalité de Les Cèdres pour que les deux parties collaborent ensemble à un processus de consultation et de communication communautaires auprès des résidants, agriculteurs et autres intervenants locaux. Conscient de l'importance de maintenir un dialogue constructif avec ces intervenants, le CP a élaboré, pour assurer un processus transparent, un ensemble d'engagements soutenus à l'égard du Projet, que résume le tableau suivant :

Dimension	Engagements du CP
Collectivité	<ul style="list-style-type: none">• Maintenir une communication et une collaboration continues avec les citoyens de Les Cèdres ainsi qu'avec les instances locales et régionales.• Demeurer attentif aux préoccupations exprimées par les résidants, y répondre et trouver des solutions appropriées.
Qualité de vie	<ul style="list-style-type: none">• Réaliser les études nécessaires pour mesurer les incidences potentielles sur la qualité de vie des citoyens et proposer des solutions.• Isoler le site et ses accès du milieu environnant. .• Planifier adéquatement les travaux liés à la construction sur le site du Projet de manière à minimiser tout impact sur le milieu de vie des résidants de l'endroit.
Activités agricoles	<ul style="list-style-type: none">• Configurer le Complexe intermodal de manière à minimiser les impacts sur les exploitations agricoles.• Veiller à ce que le trafic local (y compris les machines agricoles) ne soit pas entravé (par la construction d'un viaduc au-dessus de la Montée Chénier).• Assure un drainage approprié du site du Complexe intermodal.
Environnement	<ul style="list-style-type: none">• Mener les études nécessaires pour mesurer les incidences potentielles sur l'environnement, et proposer des solutions.
Trafic	<ul style="list-style-type: none">• Coopérer avec la Municipalité et le ministère des Transports du Québec (MTQ) à la conception d'un chemin d'accès sécuritaire et exclusif entre le site du Projet et l'autoroute 20.• Canaliser le camionnage provenant du Complexe hors des chemins Saint-Dominique et Saint-Féréol.

Dimension	Engagements du CP
Infrastructure	<ul style="list-style-type: none"> • Veiller à ce que le Complexe intermodal ne soit pas un fardeau pour l'infrastructure ou les ressources municipales (eau, eaux usées, eaux pluviales). • Éviter d'imposer un fardeau financier à la municipalité en assumant les coûts liés à l'infrastructure.
Impacts économiques, fiscaux et sur l'emploi	<ul style="list-style-type: none"> • Collaborer avec les instances locales et régionales afin de maximiser les retombées économiques pour la population et les entreprises de la région.

Le remembrement des terres dans le cadre du Projet, décrit plus en détail à l'alinéa 1.3.2, s'est inspiré des engagements ci-dessus et des besoins exprimés par les agriculteurs riverains que le CP a rencontrés individuellement en février et en mars 2006.

Les participants à ces rencontres ont souligné l'importance de ne pas créer d'impacts sur certaines entreprises agricoles, en particulier sur les fermes laitières, qui requièrent une superficie minimale pour l'épandage du fumier. Ces considérations ont guidé les discussions qui se sont tenues sur l'achat de diverses parcelles de terrain, discussions qui s'inspiraient également de l'intention du CP de procéder par accord mutuel et d'établir un programme complet d'indemnisation conçu avec l'aide d'un expert-conseil. Le programme d'indemnisation a fourni un processus transparent pour l'approche des propriétaires fonciers locaux et comportait plusieurs caractéristiques clés, notamment les suivantes :

- détermination de la valeur marchande du terrain;
- toute condition spécifique susceptible d'augmenter cette valeur, telle que la présence de bâtiments ou d'une forme particulière d'agriculture;
- possibilité de procéder à des échanges de terrains avec les agriculteurs qui souhaitent maintenir ou augmenter leur portefeuille global; et
- indemnisation à verser aux fermiers.

À partir de 2006, des représentants du CP ont rencontré individuellement des propriétaires fonciers qui s'étaient montrés intéressés à transférer des parcelles de terrain en vertu des modalités du programme. Les achats ou échanges de terres ont nécessité de nombreuses discussions entre les propriétaires de terrains riverains et les représentants du CP. À l'automne 2006, la configuration optimale du site a pris forme, lorsque les propriétaires en question ont accordé au CP des options d'achat (les « **options** ») sur près de 70 % de la superficie requise pour le Projet; depuis, cette proportion est passée à 95 % de l'ensemble du site visé. Le CP poursuit ses consultations auprès des propriétaires fonciers et résidents locaux au sujet du Projet.

1.1.4.1 Consultations provinciales

Le CP a d'abord présenté le Projet au Gouvernement du Québec en septembre 2005 au cours d'une rencontre destinée à informer des hauts fonctionnaires des ministères compétents (Conseil exécutif, Transports, Développement économique, Affaires municipales, Agriculture et Environnement), ainsi que la députée de Vaudreuil-Soulanges à l'Assemblée nationale. Il a alors été convenu que le Ministère des Affaires municipales et des Régions (**MAMR**) agirait comme le contact clé et coordonnerait les actions nécessaires au sein du gouvernement pour fournir au CP le soutien dont il a besoin pour aller de l'avant avec la planification du Projet et obtenir les changements de zonage nécessaires aux niveaux régional et municipal. Depuis ce temps, le CP a régulièrement fait rapport à son contact du MAMR sur la progression du Projet.

En janvier 2006, le CP a entamé des discussions sur l'accès routier avec le bureau régional du **MTQ** en Montérégie. Ses représentants, ceux du MTQ et de la Municipalité de Les Cèdres ont tenu plusieurs rencontres dans le but d'examiner divers scénarios et choisir celui qui répondrait aux normes techniques et de sécurité du MTQ tout en réduisant au minimum les incidences sur les chemins municipaux locaux, le trafic local et les terres agricoles. (Pour plus de détails, voir la section 2.1 III a), *Chemin d'accès principal*.)

Le MAMR a joué aussi un rôle clé dans la coordination des opinions gouvernementales sur les changements à apporter au schéma régional d'aménagement du territoire proposé par la Municipalité régionale de comté (**MRC**) de Vaudreuil-Soulanges en vue d'étendre l'usage non agricole des terres à toute l'emprise du Complexe intermodal Les Cèdres proposé. Dans une lettre datée du 30 octobre 2007 (copie ci-jointe à l'**Annexe 5**), le ministre écrivait que les changements en question étaient conformes aux politiques et aux orientations du gouvernement. La MRC de Vaudreuil-Soulanges a approuvé les modifications finales au zonage le 23 janvier 2008.

Le CP reste en contact permanent avec la députée de Vaudreuil-Soulanges à l'Assemblée nationale, Mme Lucie Charlebois, au sujet de la progression du Projet et des questions d'intérêt.

1.1.4.2 Consultations municipales

La Municipalité de Les Cèdres a été la première organisation à participer à une rencontre d'information complète sur le Complexe intermodal Les Cèdres proposé. Cette rencontre a eu lieu en décembre 2005 en présence du maire et du directeur général de la municipalité, et a été suivi peu après par une présentation au conseil municipal. Depuis ce temps, le CP a travaillé étroitement avec la Municipalité sur tous les aspects du Projet pour assurer son intégration harmonieuse dans le paysage local.

En juillet 2006, le CP a conclu avec la Municipalité de Les Cèdres une lettre d'entente qui accordait à celle-ci une aide financière pour entreprendre diverses études sur les questions relatives au Projet proposé. De plus, le CP discute présentement des modalités

d'une entente de principe globale avec la Municipalité sur des points comme le lotissement, les droits relatifs au parc, etc.

On trouve à l'**Annexe 8** une lettre de la Municipalité de Les Cèdres qui appuie le Projet.

1.1.4.3 Autres organismes et organisations

Le CP a consulté la Commission métropolitaine de Montréal (**CMM**), organisation responsable de l'aménagement du territoire dans l'ensemble de la région métropolitaine. La CMM appuie le Projet et a adopté une modification au schéma régional pour incorporer le Projet dans le territoire. La modification a été approuvée dans une résolution adoptée le 4 octobre 2007, dont on trouve une copie à l'**Annexe 5**.

Le CP a entamé des discussions avec l'Union des producteurs agricoles (**UPA**) du Québec en janvier 2006 pour expliquer le Projet et les motifs de l'acquisition de terres agricoles. L'UPA a fourni des conseils avisés sur la manière de procéder pour perturber le moins possible les activités agricoles, ce dont la configuration finale du site a tenu compte. Le CP a fourni des mises à jour périodiques à l'UPA et se tient à sa disposition pour toute autre discussion. L'UPA est représenté au Comité consultatif agricole de la MRC et à celui de la CMM. Il participera aussi comme intervenant au processus de la CPTAQ (voir l'alinéa 1.4.2).

Le CP a également consulté le Centre local de développement (**CLD**) de Vaudreuil-Soulanges, qui lui a adressé une lettre d'appui au Projet (**Annexe 8**). Le CLD de Vaudreuil-Soulanges est une organisation sans but lucratif responsable de la promotion du développement industriel, commercial, social, agricole et touristique dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges et ses 23 municipalités. Dans sa lettre, le CLD mentionne que, depuis le lancement du Projet, il a suivi et soutenu le projet du Complexe intermodal Les Cèdres, qui cadre avec ses principaux efforts de développement et sa stratégie en matière de transport et de logistique. Le CLD croit aussi que le Complexe intermodal Les Cèdres constituera un levier important pour le développement économique.

1.1.4.4 Consultations publiques

Comme on l'a dit plus haut, le CP a élaboré et mis en oeuvre un vaste programme de consultation auprès des propriétaires fonciers riverains et des membres de la collectivité locale. Les détails de toutes les communications externes depuis l'annonce du Projet sont joints à titre d'**Annexe 6**.

Pour assurer des communications permanentes avec la collectivité de Les Cèdres et de la région sur l'évolution du Projet, le CP a mis en place les outils de consultation publique suivants :

- Lancement d'un bulletin bilingue en novembre 2006, dont deux numéros ont été publiés à ce jour.

- Ouverture d'un **bureau d'information** en mai 2007, au 1000, Chemin du Fleuve, dans la Municipalité de Les Cèdres. Des représentants du CP y rencontrent régulièrement des visiteurs de la collectivité, qui peuvent consulter sur place divers documents liés au Projet. Le bureau est ouvert régulièrement toutes les semaines et les invités peuvent communiquer avec le CP pour prendre rendez-vous. Une animation 3D sur ordinateur, qui peut être visionnée au bureau d'information, aide les représentants du CP à expliquer les activités liées au Projet. (Voir le DVD joint à l'**Annexe 7**.)
- Création en juin 2007 d'un site web bilingue à l'adresse www.cplescedres.ca/fr/. On y trouve des annonces d'événements, une Foire aux Questions (FAQ), des renseignements généraux et une adresse électronique où les utilisateurs peuvent envoyer d'autres questions et/ou des commentaires.

Outre les consultations, décrites ci-dessus, avec les membres de la collectivité locale, de nombreuses occasions seront offertes au public de fournir suggestions et commentaires au cours du processus d'examen environnemental préalable en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* :

- L'information sur le Projet et la documentation pertinente sera disponible au public sur le site Web du Registre canadien d'évaluation environnementale, avec lequel le CP fournira un lien sur son site bilingue, susmentionné.
- À mi-chemin du processus d'examen environnemental préalable, et avant le dépôt de l'évaluation environnementale, le CP tiendra au moins une assemblée publique pour y recueillir les suggestions et commentaires de la population.
- Une copie de l'évaluation environnementale sera mise à la disposition du public dans une ou plusieurs librairies locales, les bureaux municipaux et le bureau d'information du CP sur le Projet dans la municipalité de Les Cèdres.
- Le public pourra, au cours d'une période de 30 jours qui sera annoncée dans les journaux locaux, faire part de ses commentaires sur l'évaluation environnementale.

Après le processus d'examen environnemental préalable, le CP est tenu de présenter une demande d'approbation pour la construction du Projet à l'Office des transports du Canada (en vertu de l'article 98 de la *Loi sur les transports au Canada*). Les membres du public auront l'occasion de faire leurs suggestions et commentaires sur cette demande au cours de la période de 30 jours de commentaires publics que le CP annoncera dans les journaux locaux. Une copie de la demande d'approbation sera accessible au public dans une ou plusieurs librairies locales, les bureaux municipaux et le bureau d'information du CP sur le Projet dans la municipalité de Les Cèdres.

1.1.4.5 Autres consultations

a) Expéditeurs et transporteurs routiers

Le CP a également tenu de nombreuses consultations avec les expéditeurs et les transporteurs routiers, qui se sont dit en faveur du Projet et de son emplacement. Ces parties ont exprimé les points de vue suivants :

- Selon les prévisions, le trafic conteneurs continuera de croître et le Complexe intermodal Les Cèdres favorisera cette croissance soutenue.
- La proximité rapprochée de la ligne principale du CP et du réseau régional d'autoroutes permettra de disposer d'un emplacement plus efficient pour l'échange du trafic conteneurs.

b) Chemins de fer nationaux du Canada (CN)

Depuis novembre 2006, le CP tient des discussions avec le CN au sujet du Projet et, en particulier, de l'étagement nécessaire au point milliaire 30.21 de la subdivision de Kingston du CN, à l'intersection avec le chemin d'accès privé. Le 31 octobre 2007, le CN a déposé un schéma conceptuel préliminaire de la structure et le CP continue de travailler avec le directeur du CN, Travaux publics, sur ce dossier.

1.1.5 Autres processus d'évaluation environnementale

1.1.5.1 Processus environnementaux de la Province

Le CP a eu des rencontres et des communications avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec (MDDEP). Le CP a déterminé les permis provinciaux qu'il cherchera à obtenir pour le Projet et continuera de travailler avec le ministère au fur et à mesure de l'évolution du Projet.

1.1.5.2 Processus de revendication territoriale par les Premières Nations

Il n'existe aucune réserve des Premières Nations dans la région immédiate du site du Projet. Les territoires autochtones les plus proches sont les suivants :

- 1) Le territoire/la réserve mohawk de Kahnawake, sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à quelque 40 kilomètres à l'est du site du Projet. La réserve a une superficie d'environ 48 kilomètres carrés et une population résidante de quelques 7 100 habitants. Un nombre important de membres de la réserve de Kahnawake vivent à l'extérieur de son territoire.
- 2) Le territoire/la réserve mohawk de Kahnésatake, sur la rive nord de la rivière des Outaouais, à quelque 20 kilomètres au nord-ouest du site du Projet. Ce territoire a une superficie d'environ 11 kilomètres carrés et une population inscrite de quelques 2 000 personnes.

On a consulté le ministère fédéral des Affaires indiennes et du Nord canadien (MAINC) pour documenter toute revendication territoriale par les Autochtones dans le secteur. La réponse du MAINC, qui reste à venir, déterminera la nature des consultations.

1.2 Contacts

1.2.1 Nom du promoteur

Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique.

1.2.2 Copromoteurs

Il n'existe aucun copromoteur pour le Projet.

1.2.3 Personne-ressource

Grete Bridgwater

Directrice, Systèmes de gestion de l'environnement

7th Floor, Gulf Canada Square

401-9th Avenue S.W.

Calgary (Alberta)

Téléphone : (403) 319-6142

Télécopieur : (403) 319-3883

Courriel : grete_bridgewater@cpr.ca

1.3 Participation du fédéral

1.3.1 Soutien financier du fédéral

À ce jour, le CP n'a sollicité aucun soutien financier du fédéral pour le Projet. Le CP entend financer celui-ci à même ses propres fonds.

1.3.2 Propriété des terres

Aucune terre fédérale, provinciale ou des Premières Nations n'est nécessaire pour le Projet.

Toutes les terres requises pour le Projet sont de propriété privée. Le CP a étudié de nombreux emplacements potentiels et le site actuel a été choisi en raison de sa proximité stratégique avec les réseaux ferroviaire et routier et parce que plus de la moitié du site était déjà consacrée à un usage industriel. Des 313 hectares nécessaires au Projet, 172 ont une longue histoire d'usage industriel, y compris le plus récent comme site de remisage de wagons. Cette parcelle de 172 hectares (ancien site d'Industries Soulanges) est reconnue **comme terrain industriel/non agricole dans la région.**

Des options ont permis de remembrer d'autres terres, d'une superficie de 127 hectares, de façon à ce qu'il y ait le moins d'impact possible sur les activités agricoles. Ces terres :

- assurent un empiètement minimal sur les terres à zonage agricole;
- optimisent la configuration du site aux fins de l'exploitation intermodale;
- assurent un accès direct à l'autoroute 20; et
- permettent de répondre aux engagements définis dans le programme de consultation et visant à protéger la viabilité des fermes qui pourraient être touchées par le Projet.

Le CP est présentement en négociation pour les autres terres nécessaires (environ 4 %). L'approche utilisée auprès de la collectivité pour la consultation sur les terres et leur acquisition est décrite à l'alinéa 1.1.4.

Le CP s'est assuré d'environ 297 des 313 hectares requis pour le Projet. Le tableau de la page suivante indique le détail des lots qui ont été achetés par le CP ou qui sont sous option :

<u>Lot(s) ou parties de lot(s)</u>	<u>Superficie faisant partie de la demande (m²)</u>
Terrains acquis par le CP en 2006 pour le Projet – Industries Soulanges	
2 048 406	1 721 003,0
2 047 781	
2 048 391	
<u>Total partiel</u>	<u>1 721 003,0 (55,0 %)</u>
Terrains en voie d'acquisition pour la construction du Projet	
2 048 398	43 236,9
2 047 334	51 584,2
2 047 333	57 421,5
2 047 332	59 139,7
2 047 768	63 368,2
2 047 617	71 049,4
2 380 256	110 765,4
2 048 399	102 902,5
2 047 565	103 088,7
2 047 566	101 513,0
2 048 400	95 346,2
3 353 560	109 907,4
2 047 567	60 642,8
2 047 571	70 507,7
2 048 402	71 770,2
3 051 718	38 028,2
2 047 767	41 243,8
2 047 576	11 616,0
2 048 405	2 184,9
2 047 749	876,6
2 047 748	2,7
2 048 408	570,5
2 047 271	735,2
2 048 392	3 309,1
<u>Total partiel</u>	<u>1 270 810,8 (40,6 %)</u>
Terrains en voie d'acquisition pour la construction du chemin d'accès	
2 048 442	12 342,8
2 048 443	14 447,4
2 801 335	100 575,3
<u>Total partiel</u>	<u>127 365,5 (4,1 %)</u>

<u>Lot(s) ou parties de lot(s)</u>	<u>Superficie faisant partie de la demande (m²)</u>
Terrains en voie d'acquisition pour la construction d'un passage supérieur sur la Montée Chénier	
2 047 749	4 486,3
2 047 578	2 738,1
2 048 392	1 494,2
Total	8 718,6 (0,3 %)
Total pour le Projet	3 127 897,9 (100 0%)

L'emplacement des terres et les numéros de référence des lots sont indiqués dans l'Aperçu général du plan du Projet ci-joint comme première carte dans l'**Annexe 10**.

Les terrains sous option sont principalement des terres cultivées protégées en vertu de la *Loi sur la protection des terres agricoles* du Québec (**Loi PTA**). Le CP fera sa demande sous le régime de cette loi en vue du lotissement et de l'acquisition des terres ainsi que de leur utilisation à des fins non agricoles.

1.4 Autorisations/demandes

1.4.1 Permis et autorisation du fédéral

Une demande pour la construction de l'infrastructure ferroviaire sera présentée par le CP à l'Office des transports du Canada en vertu de l'article 98 de la *Loi sur les transports au Canada*. Toute demande au titre de cet article rend obligatoire une évaluation environnementale fédérale en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*.

En outre, la construction d'un passage inférieur sous la subdivision de Kingston du CN au point milliaire 30.21 exigera l'émission d'un Avis de travaux ferroviaires (en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*) à toutes les parties concernées. Le CP consulte présentement le CN au sujet du saut-de-mouton et conclura avec lui une entente pour le franchissement routier dénivelé.

Le CP prévoit que, avant la construction, des autorisations fédérales seront nécessaires en vertu de la *Loi sur les pêches*. (Voir l'alinéa 4.1.2 pour de plus amples informations à ce sujet.)

1.4.2 Permis provinciaux et municipaux

En plus de satisfaire à toutes les exigences fédérales, le CP coopère avec les divers paliers de gouvernement aux niveaux provincial et municipal au Québec, à savoir le ministère des Transports, la Municipalité régionale de comté (MRC) et la Municipalité de Les Cèdres, en vue de l'intégration appropriée du Projet dans cette municipalité. Comme la plupart des terres agricoles cultivées sont protégées en vertu de la Loi PTA, le CP, afin de pouvoir lotir et acquérir les parcelles, demandera à la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ), organisme qui veille à la préservation des terres agricoles de la province, d'autoriser des usages non agricoles pour les terres en question. D'autres détails au sujet de ce processus sont résumés à l'**Annexe 9**.

S'il y a lieu, le CP demandera d'autres permis et autorisations, en fonction de la configuration finale du Projet.

2.0 INFORMATION SUR LE PROJET

2.1 Éléments et ouvrages du Projet

Trois grands principes ont guidé l'élaboration conceptuelle des éléments et ouvrages du Projet :

- a) l'intégration physique et fonctionnelle des activités du rail et du camionnage pour augmenter l'efficacité des deux modes de transport;
- b) la réduction au minimum de l'impact du Projet sur l'infrastructure et les services locaux, et
- c) un accès routier exclusif au site pour minimiser l'impact de la circulation des camions et des véhicules sur la zone avoisinante.

Par conséquent, le Complexe intermodal Les Cèdres a été conçu de manière à inclure les principaux éléments structurels suivants :

- I. une infrastructure de voies apte à assurer la fluidité des opérations ferroviaires;
- II. des bâtiments, dont un bâtiment administratif, un bâtiment d'entretien et deux centres de distribution pour soutenir les activités intégrées du Complexe intermodal Les Cèdres;
- III. des chemins, espaces de stationnement et aires de stockage qui permettront aux camions de disposer d'un accès efficace et exclusif, favoriseront l'efficacité des mouvements de conteneurs entre les modes et soutiendront les activités dans le Complexe intermodal Les Cèdres; et
- IV. des services publics et une infrastructure de services connexes pour desservir le Complexe intermodal Les Cèdres, tout en réduisant au minimum les demandes sur l'infrastructure et les services municipaux.

Les principaux éléments structurels sont indiqués dans l’Aperçu général du plan, ci-joint comme première carte dans l’**Annexe 10**.

D) Infrastructure des voies

L’infrastructure des voies a été conçue pour favoriser la fluidité des mouvements et opérations ferroviaires. Au lieu de relier les voies du Complexe intermodal Les Cèdres directement aux voies principales de la subdivision de Winchester du CP, elles seront raccordées à une nouvelle voie parallèle de 8 400 pieds (2 560 mètres) qui sera construite à l’intérieur de l’emprise existante entre les points milliaires 24.96 et 26.22 (la « **voie d’approche** »). Cette voie, de concert avec d’autres voies, permettra aux trains intermodaux de dégager la ligne principale pour entrer dans le Complexe intermodal, ou en sortir, de façon à garder le plus possible sa fluidité à la subdivision de Winchester. La voie d’approche sera utilisée aussi comme voie de dépassement par les autres trains sur la subdivision de Winchester pour augmenter la capacité du corridor. Comme la voie d’approche se trouve à l’intérieur de l’emprise ferroviaire existante du CP, elle n’exige aucune approbation en vertu de la *Loi sur les transports au Canada* ni ne forme une partie de la présente Description du projet.

Le Projet nécessitera la construction de nombreuses voies correspondant à diverses fonctions. (Voir le Plan de conception détaillé, à l’**Annexe 10**)

- a) **Voies d’accès/triangle de virage** : Le Projet exige la construction de deux (2) voies d’accès (les « **voies d’accès** ») pour raccorder la subdivision de Winchester, par la voie d’approche, au Complexe intermodal Les Cèdres. Les deux voies d’accès permettront aux trains d’accéder au Complexe intermodal depuis l’est et l’ouest. Chaque voie d’accès formera une courbe de sept (7) degrés entre la voie d’approche et un triangle de virage avant d’entrer dans le Complexe intermodal Les Cèdres. Les deux voies d’accès se ramifieront en un réseau de voies à l’intérieur du Complexe. Elles auront une longueur totale combinée d’environ 7 800 pieds (2 380 mètres) et seront équipées de graisseurs pour réduire au minimum le frottement des roues dans les courbes.

- b) **Voies de service (voies de transbordement intermodal)** : Six (6) voies de service seront aménagées au centre du Complexe intermodal Les Cèdres; elles sont nécessaires pour le transbordement des conteneurs intermodaux entre les wagons et les camions, ainsi qu’entre les wagons et les aires de stockage au sol. Chaque voie sera flanquée sur un côté d’une large piste de service permettant aux chariots à prise par le haut de charger et décharger les conteneurs d’une manière efficiente. La longueur des voies de service maximisera la rapidité et l’efficacité d’exploitation en permettant la réception de longs trains intermodaux et en réduisant les manœuvres au minimum. Chaque voie de service sera suffisamment longue pour stationner une pleine longueur (jusqu’à 10 000 pieds) de train-bloc intermodal et les deux voies de service, mesurées entre les aiguillages, auront une longueur combinée d’environ 60 150 pieds (18 338 mètres).

- c) **Voies de circulation** : Le Projet nécessite la construction de deux (2) voies de circulation qui se raccorderont aux voies d'accès pour assurer la fluidité du mouvement des trains entrants ou sortants à l'intérieur du Complexe intermodal Les Cèdres, sans affecter les opérations de déchargement sur les voies de service. Les voies de circulation sont suffisamment longues pour accueillir un train intermodal complet, et peuvent être utilisées par les trains pour entrer dans le Complexe intermodal Les Cèdres ou en sortir. Elles pourraient servir aussi, en cas de besoin, à stationner un train pour de courtes périodes. Les deux voies de circulation auront une longueur combinée d'environ 16 450 pieds (5 013 mètres).
- d) **Voies en raquette** : Deux (2) voies en raquette à l'extrémité sud du Complexe intermodal Les Cèdres seront construites de manière à former une boucle à neuf (9) degrés et se raccorderont aux voies de circulation, aux voies de service et aux voies de remisage. Les voies en raquette permettront de tourner le matériel roulant dans un sens est ou ouest au moment de leur déchargement, comme l'exige le plan d'exploitation. Les deux voies en raquette auront une longueur combinée d'environ 9 100 pieds (2 734 mètres).
- e) **Voie de refoulement** : Le Projet nécessite la construction d'une voie de refoulement qui sera utilisée pour la manœuvre des wagons et la formation des trains. La voie de refoulement se raccordera à une voie en raquette et sera parallèle à une des voies de circulation pour accroître la fluidité des mouvements de train entre les voies. La voie de refoulement aura une longueur de 6 900 pieds (2 104 mètres).
- f) **Voies de remisage** : Le Projet nécessite la construction de seize (16) voies de remisage pour le classement, le stationnement et le remisage de wagons vides ou chargés. Afin d'assurer la fluidité des opérations ferroviaires, ces voies se raccorderont aux voies d'accès à l'extrémité nord et aux voies en raquette à l'extrémité sud du Complexe intermodal Les Cèdres. Les voies de remisage auront une longueur combinée d'environ 105 100 pieds (32 033 mètres).
- g) **Voies pour conteneurs vides** : Le Projet nécessite la construction de deux (2) voies qui seront utilisées pour transférer les conteneurs vides entre les wagons et les camions ainsi qu'entre les aires de stockage au sol et les wagons. Les deux voies pour conteneurs vides auront une longueur combinée d'environ 4 900 pieds (1 493 mètres).
- h) **Voies de réparation des wagons** : Le Projet nécessite la construction de deux (2) voies pour les inspections et réparations mineures sur des wagons intermodaux (par exemple, remplacements d'attelages, de boyaux de frein et d'essieux montés). Ces interventions accroîtront l'efficacité des opérations ferroviaires, puisque, pour les petites réparations, il ne sera plus nécessaire d'envoyer les wagons à d'autres installations du CP. Les réparations majeures de wagon continueront d'être effectuées au triage Saint-Luc, à Montréal. La longueur totale combinée des deux voies de réparation sera de 5 000 pieds (1 524 mètres).

- i) **Voie pour locomotives** : Le Projet nécessite la construction d'une (1) voie pour le stationnement ou le remisage temporaire des deux locomotives nécessaires aux opérations de manœuvre quotidiennes au Complexe intermodal Les Cèdres. Cette voie, qui sera située à l'intérieur de la voie en raquette, servira aussi au ravitaillement direct des locomotives par un camion-citerne; des plates-formes de ravitaillement intégrées, dotées de séparateurs huile-eau, seront installées pour la prévention et le confinement des déversements. La longueur de la voie pour locomotives sera d'environ 200 pieds (61 mètres).
- j) **Composants et matières** : L'infrastructure des voies comprendra 76 branchements pour relier les voies entre elles. Les voies à l'intérieur du Complexe intermodal Les Cèdres seront construites avec des traverses en acier (101 200 environ) et d'autres éléments de voie courants : rails, menu matériel de voie, ballast, etc. Les quatorze (14) branchements de ligne principale à l'intérieur du territoire signalisé seront équipés de traverses en bois.
- k) **Structures ferroviaires**: Le Projet nécessitera la construction de structures ferroviaires ci-après pour éviter les passages à niveau :
- Un ouvrage d'acier et de béton de 24,8 mètres sous le point milliaire 30.21 de la subdivision de Kingston du CN pour permettre l'accès au Complexe intermodal par le chemin d'accès principal. La construction de ce passage inférieur empêchera les perturbations ou les conflits entre les trains du CN et les flux de trafic à destination ou au départ du Complexe intermodal.
 - Un ouvrage en biais d'acier et de béton de 29,6 mètres sous les voies en raquette pour faciliter les déplacements par le chemin d'accès principal. Ce passage inférieur assurera un mouvement efficient et libre autant des trains du CP que des flux de trafic à l'intérieur du Complexe intermodal Les Cèdres; et
 - Un ouvrage en béton de 17,8 mètres au-dessus des voies d'accès à la hauteur de Montée Chénier pour permettre aux machines agricoles de franchir librement les voies d'accès. La construction de ce passage supérieur fera en sorte que les trains du CP ne gênent pas le trafic local agricole.

II) **Bâtiments**

Le CP a besoin de divers bâtiments au Complexe intermodal Les Cèdres pour faciliter et intégrer les activités du rail et du camionnage.

- a) **Bâtiment administratif principal** à deux niveaux pour le personnel de direction et de supervision du Complexe intermodal Les Cèdres. Le bâtiment occupera une superficie d'environ 450 mètres carrés (4 850 pieds carrés) et comprendra des bureaux, une salle de conférence, un coin-repas, des toilettes et des vestiaires.

- b) **Bâtiment d'entretien** de plain-pied, d'une superficie d'environ 1 800 mètres carrés (19 400 pieds carrés), destiné à diverses fonctions d'entretien et services au personnel, incluant :
- i) Une zone de travail pour l'entretien et la réparation du matériel utilisé pour le déplacement des conteneurs à l'intérieur du Complexe intermodal (chariots à prise par le haut et tracteurs de manœuvre). Les inspections, l'entretien et les réparations de routine, comme la réparation de pneus et le remplacement de pièces, seront effectuées à l'intérieur du bâtiment d'entretien. Aucune réparation touchant les locomotives et les wagons n'y sera effectuée. Les réparations de locomotive et les grosses réparations de wagon continueront d'être effectuées au triage Saint-Luc du CP à Montréal.
 - ii) Un espace pour l'entreposage des pièces de rechange destinées au matériel.
 - iii) Un espace pour le remisage du matériel de manutention à prise par le haut, les tracteurs de manœuvre et tout autre matériel nécessaire à l'exploitation du Complexe intermodal Les Cèdres.
 - iv) Des installations pour le personnel d'exploitation et d'entretien, incluant : bureaux, coin-repas, toilettes et vestiaires.
- c) **Centres de distribution** : Le Projet nécessite la construction de deux centres d'entreposage et de distribution (les « **centres de distribution** ») d'une superficie respective de 160 000 et 13 950 mètres carrés, pour le chargement, le triage et le regroupement des marchandises entre les modes rail et camion. Chaque centre comprendra un entrepôt pour le stockage temporaire et une installation de transbordement pour le dégroupage des marchandises reçues par conteneurs et leur regroupement en camions complets destinés à diverses industries et entreprises au détail (situées pour la plupart dans l'Est du Canada). De plus, les marchandises seront amenées par camion jusqu'aux centres de distribution et chargées dans des conteneurs, qui seront ensuite retournés par le rail à diverses destinations urbaines ou portuaires. Les Centres de distribution comprendront aussi un espace à bureaux, des toilettes et des coins-repas pour le personnel des bâtiments.
- d) **Marquise d'entrée et kiosques du personnel** : Le Projet nécessite la construction d'une marquise au-dessus de l'entrée des camions dans le Complexe intermodal Les Cèdres, pour permettre le traitement des documents à l'abri des intempéries et l'inspection des conteneurs entrants et sortants. Sous la marquise se trouveront des kiosques destinés au personnel qui traite les camions et les conteneurs entrants et sortants. Depuis ces kiosques, le personnel contrôlera l'accès au Complexe intermodal par des barrières d'accès automatiques et veillera à la sûreté du Complexe intermodal. (Pour de plus amples renseignements sur la sûreté, voir la section IV e), Clôtures et sûreté.)

- e) **Poste de pesée** : Une balance permettra aux camionneurs de peser leurs chargements au Complexe intermodal Les Cèdres.
- f) **Hangar à sel** : Le Projet nécessitera la construction d'un hangar à sel couvert pour l'entreposage du sel routier à utiliser en hiver sur les chemins à l'intérieur du Complexe intermodal Les Cèdres.
- g) **Hangar à compresseur** : Un hangar à compresseur (bâtiment préfabriqué) sera installé pour loger un compresseur de grande capacité en vue des essais d'alimentation des freins à air des trains avant le départ de ceux-ci.
- h) **Installations temporaires** : Le CP prévoit qu'un certain nombre d'installations temporaires seront nécessaires au cours de la phase de construction :
 - Plusieurs modules qui serviront d'espace à bureaux et de coins-repas temporaires pour le personnel de construction et de supervision. Ces modules portables mesureront environ 12 pieds sur 24 pieds.
 - Des toilettes de chantier portables autonomes pour les travailleurs de la construction.

III. Chemins, aires de stationnement et aires de stockage

Le Projet nécessitera la construction de divers chemins, aires de stationnement et aires de stockage pour satisfaire aux grands principes d'une intégration physique et fonctionnelle des activités du rail et du camionnage ainsi que de l'autonomie du site pour son infrastructure :

- a) **Chemin d'accès principal** : Un des trois grands principes qui ont guidé l'élaboration conceptuelle du Projet est un **accès routier exclusif** au site à partir de l'autoroute 20 pour **minimiser l'impact** des camions et du trafic véhiculaire sur la Municipalité de Les Cèdres. Le chemin d'accès principal sera l'un des premiers éléments du Projet à être construit, puisqu'il servira de voie de passage pour les matériaux qui devront être transportés par camion à destination ou en provenance du site au cours de la phase de construction. Ce chemin constituera aussi le premier point d'entrée sur le site du Projet pour le matériel ainsi que pour les travailleurs de la construction et le personnel de supervision, ce qui réduira au minimum le risque que les activités de construction perturbent les flux de circulation sur les chemins locaux et la collectivité riveraine – un des engagements clés du CP envers la collectivité de Les Cèdres. De plus, un accès routier exclusif est vital pour le bon fonctionnement du Complexe intermodal Les Cèdres puisqu'il réduira au minimum le risque que la circulation des camions intermodaux perturbe le trafic routier local et la collectivité, en plus d'assurer la fluidité des mouvements de camion entre le réseau routier et le Complexe intermodal.

Le chemin d'accès principal proposé par le CP (tel qu'il est représenté sur la carte de l'**Annexe 11, figure 2**), est le résultat d'une vaste étude et de consultations auprès des intervenants. Le CP, la Municipalité de Les Cèdres et le MTQ ont conclu que **deux options** devaient passer à l'étape de la validation complète par le MTQ. Plusieurs éléments clés ont été pris en compte dans le processus de validation, dont les suivants :

- la configuration appropriée satisfaisant aux normes de sécurité provinciales;
- la réduction au minimum de la quantité de terres agricoles requises;
- la réduction au minimum des impacts sur les chemins municipaux locaux et la nécessité de ne pas interférer avec le Chemin Saint-Féréol, point d'entrée principal dans la municipalité.

Les autres aspects pris en considération ont été l'échéancier optimal pour la construction et le coût associé. Le MTQ a validé les paramètres pour les deux options; l'**Annexe 11** présente un rapport détaillé sur tous les aspects relatifs aux deux options, ainsi que la lettre du MTQ confirmant leur validation.

Après la validation des deux options par le MTQ, la Municipalité de Les Cèdres et le CP les ont à nouveau examinées, pour conclure que l'option prévoyant la construction d'un chemin privé et l'amélioration de l'échangeur 22 existant (autoroute 20) répondait le mieux aux considérations et aux préoccupations exprimées par la Municipalité ainsi qu'aux exigences de sécurité du MTQ (« **option retenue** »). Cette option comporte deux volets :

- Échangeur 22 amélioré : Amélioration et élargissement de l'échangeur 22 par l'ajout d'une voie dans les deux sens. Les voies d'accélération seront également améliorées entre l'échangeur et l'autoroute 20. Les améliorations à l'échangeur 22 seront aménagées par le MTQ, ou un de ses agents, et resteront sa propriété. Les améliorations devraient se faire entre 2011 et 2013, et être terminées avant l'entrée en service du nouveau Complexe intermodal.
- Chemin d'accès principal : Un chemin d'accès exclusif asphalté à quatre voies (deux dans chaque sens) sera construit entre l'échangeur 22 et le Complexe intermodal; il sera parallèle à l'autoroute 20, puis dessinera une courbe vers le nord pour entrer sur le site du Projet. Ce chemin privé, d'une longueur approximative de 2 300 mètres, sera construit et entretenu par le CP, qui en aura la propriété. Sa construction commencera dès que toutes les approbations applicables auront été obtenues, probablement en 2009.

L'option retenue présente les avantages suivants :

- Elle fait appel à l'infrastructure de transport existante à l'échangeur 22.
- Elle répond le mieux aux critères de sécurité du MTQ, selon lequel aucun nouveau point d'entrée/de sortie sur l'autoroute 20 ne devrait découler du Projet.

- Elle exige seulement neuf (9) hectares de terres agricoles, comparativement à 32 hectares pour l'autre option étudiée – un aspect important pour la communauté agricole.
- L'itinéraire, parallèle à l'autoroute 20, réduira au minimum le morcellement des terres agricoles et les autres impacts potentiels en jouxtant un corridor de transport existant.
- La période de construction est de huit (8) mois, contre dix-huit (18) pour l'autre option.

L'option retenue comprend plusieurs autres éléments qui permettent de réaliser les trois grands principes de l'élaboration du Projet :

- Elle assure un raccordement direct à l'autoroute 20 (partie du **réseau de la Transcanadienne**), artère majeure reliant Montréal et Toronto.
- Elle minimise la présence des camions sur les chemins locaux, ainsi que les impacts, tant d'un point de vue visuel que pour la circulation, sur l'artère principale de la municipalité, le Chemin Saint-Féréol.
- Elle permet des mouvements efficaces de camions pour le ramassage et la livraison de conteneurs, tout en facilitant l'accès aux autres installations liées au camionnage à l'intérieur du Complexe intermodal.

Le chemin existant de la Montée Sullivan, qui touche au site, constituera le deuxième accès au site du Projet au cours de la phase de construction; cependant, après la fin des travaux, il ne sera pas utilisé comme voie d'entrée ni de sortie du Complexe intermodal Les Cèdres, sauf pour servir d'accès d'urgence aux secouristes locaux.

- b) **Chemins intérieurs** : À son entrée à l'extrémité sud du Complexe intermodal Les Cèdres, le chemin d'accès principal se ramifiera en deux chemins intérieurs, l'un menant aux Centres de distribution, l'autre servant d'accès pour le personnel du CP entrant dans le Complexe intermodal ou en sortant, ainsi que d'accès exclusif pour les camions. Au total, sept (7) voies pour camions conduiront aux kiosques : cinq (5) voies d'entrée et deux (2) voies de sortie. Les voies d'entrée pourront accueillir des files allant jusqu'à 30 camions, garantissant ainsi qu'elles resteront à l'intérieur du Complexe intermodal Les Cèdres. L'installation de barrières d'accès automatiques aux kiosques permettra de traiter rapidement les camions entrants qui s'y présentent, évitant ainsi la formation de longues files de camions. Les chemins intérieurs auront une longueur totale d'environ 1 600 mètres.
- c) **Aires de stationnement** : Un certain nombre d'aires de stationnement seront nécessaires pour le personnel du Complexe intermodal Les Cèdres ainsi que pour les camions intermodaux et leur matériel :
- i) une aire de stationnement asphaltée de 75 places pour le personnel du bâtiment administratif principal et du bâtiment d'entretien;

- ii) une aire de stationnement asphaltée d'environ 650 places pour le personnel des Centres de distribution ainsi que pour les camions ramassant ou déposant des marchandises;
 - iii) une aire de stationnement asphaltée d'environ 525 places pour les châssis-remorques vides et pour les semi-remorques porte-conteneurs vides ou chargées. Cette aire sera utilisée comme zone d'attente à l'extérieur de la zone de livraison ou de dépôt par camion;
 - iv) une aire de stationnement d'environ 150 places pour les tracteurs de semi-remorques.
- d) **Aires de stockage** : Un certain nombre d'aires de stockage seront nécessaires pour faciliter le transbordement efficace de volumes importants de conteneurs entre les wagons et les camions :
- i) une aire asphaltée de 13 950 mètres carrés pour le stockage et l'entretien des conteneurs frigorifiques, avec postes de branchement électrique pour le fonctionnement des groupes frigorifiques;
 - ii) une aire asphaltée de 378 000 mètres carrés, située entre les voies de service, pour le stockage de conteneurs chargés en attente de mise à bord de wagons ou de camions;
 - iii) une aire asphaltée de 152 900 mètres carrés pour le stockage de conteneurs vides; et
 - iv) une aire de stockage asphaltée de 1 400 mètres carrés pour roues de wagons et matériels ferroviaires.
- e) **Plate-forme de ravitaillement en carburant** : Le Projet comprendra la construction d'une plate-forme de ravitaillement (avec dispositif de confinement des déversements) pour les chariots à prise par le haut et le matériel connexe captif du Complexe intermodal.

IV. Services publics et infrastructure de service connexe

Divers services publics et une infrastructure de services connexes seront nécessaires pour assurer l'autonomie du Complexe intermodal Les Cèdres du point de vue de l'infrastructure :

- a) **Réseau d'eau** : Une caractéristique clé du Projet est un **réseau d'eau autonome comportant un système de protection-incendie**; en effet, le CP prévoit que la Municipalité de Les Cèdres ne sera pas en mesure de fournir des ressources suffisantes en eau pour alimenter le Complexe intermodal Les Cèdres et souhaite réduire au minimum les impacts sur la municipalité et son infrastructure. Le CP prévoit construire un réseau d'alimentation d'eau indépendant relié à un réservoir d'eau souterrain comportant trois compartiments séparés, chacun muni de sa propre pompe. Cette configuration assurera l'existence de plusieurs sources d'eau indépendantes pour le système de protection-incendie. Le réservoir souterrain sera

raccordé à une canalisation en boucle souterraine qui entourera la totalité du site pour l'alimentation en eau des bornes-fontaines et des bâtiments.

Le CP propose de puiser l'eau potable dans le fleuve Saint-Laurent par une conduite maîtresse de 150 millimètres (6 pouces) installée le long du Chemin Saint-Dominique. Le CP prévoit qu'une installation de traitement de l'eau traitera l'eau potable sur le site afin de la rendre conforme aux recommandations de la Province et de Santé Canada pour la qualité de l'eau. Le processus de traitement de l'eau prévu pour le Complexe intermodal fera appel à une méthode classique utilisant des coagulants, des flocculants et des désinfectants chimiques (comme l'hypochlorure de sodium). Les volumes projetés d'hypochlorure de sodium nécessaires tous les mois sont de trois (3) à six (6) fûts de 45 gallons. Utilisé selon les directives, cette forme d'hypochlorure de sodium ne présente qu'un risque limité pour la santé et la sécurité.

Le CP impartira la gestion du système de traitement à une firme spécialisée en la matière de façon que tous les aspects du processus de traitement (comme l'utilisation et l'entreposage des produits chimiques) et la qualité de l'eau traitée soient conformes aux règlements et aux exigences applicables.

- b) **Eaux usées** : Le CP prévoit que la Municipalité de Les Cèdres ne disposera pas d'une capacité d'infrastructure suffisante pour assurer le traitement des eaux usées du Complexe intermodal Les Cèdres. Par conséquent, le CP prévoit avoir besoin à l'intérieur du site du Projet d'un système de traitement et de décharge des eaux usées d'une capacité quotidienne de 70 000 gallons (315 m³/d). Le concept préliminaire du CP comporte les caractéristiques suivantes :
- i) Un système de collecte des eaux usées pour recueillir les déchets sanitaires de tous les bâtiments. Le traitement primaire comprendra le dégrillage et la débitmétrie.
 - ii) Un petit bâtiment (d'environ 8 mètres sur 20 mètres) pour l'équipement de traitement primaire : un petit laboratoire, un poste de travail pour l'opérateur, une salle électrique et une aire de stockage des équipements.
 - iii) Trois lagunes aérées, d'une capacité combinée de 661 000 gallons (3 000 mètres cubes), pour la rétention des eaux usées en vue du traitement secondaire. Celui-ci fera appel à des processus microbiologiques et chimiques s'étalant sur des périodes de 15 à 30 jours; grâce à l'aération et aux aspects biologiques, les processus en question ne devraient dégager aucune odeur. Les boues s'accumulant à l'intérieur des lagunes devront être retirées périodiquement (en général à des intervalles de 10 à 15 ans) et évacuées vers une installation approuvée. La qualité et la quantité des eaux usées seront surveillées par une firme spécialisée et agréée de façon à assurer la conformité aux exigences fédérales et/ou provinciales avant leur sortie des lagunes.
 - vi) Un système de décharge des eaux usées traitées qui achemine celles-ci jusqu'au fleuve Saint-Laurent par une conduite souterraine de 150 millimètres installée le long du Chemin Saint-Dominique.

Le CP étudie présentement, les diverses options de traitement disponibles et le processus qui conviendrait le mieux afin de les incorporer dans un plan de conception détaillé pour le Complexe intermodal Les Cèdres.

- c) **Eaux pluviales** : Un système de gestion des eaux pluviales sera construit pour assurer le drainage à l'intérieur du Complexe intermodal Les Cèdres et faire en sorte qu'il n'y ait aucun impact lié au drainage sur les terres adjacentes (y compris les fermes). Le système de drainage des eaux usées envisagé pour le Complexe intermodal portera aussi bien sur la qualité que sur la quantité des eaux pluviales et comprendra les éléments suivants :
- i) Quatre (4) réseaux indépendants qui correspondent en grande partie aux bassins de drainage existants. Les eaux pluviales seront dirigées depuis les bassins récepteurs et les drains de fondation vers des bassins de retenue construits.
 - ii) Quatre (4) séparateurs huile-eau, situés en amont des bassins d'eaux pluviales, pour recueillir et retenir les hydrocarbures transportés par ces eaux.
 - iii) Quatre (4) grands bassins de retenue allongés situés le long du périmètre du site du Projet. Les bassins d'eaux pluviales seront conçus de manière à assurer le tassement des sédiments en suspension et à « amortir » les débits de pointe potentiellement érosifs avant la décharge dans le réseau existant de canaux récepteurs naturels et gérés.
 - iv) Quatre (4) stations de pompage pour maintenir les eaux pluviales aux niveaux souhaitables et en régler l'écoulement vers un des quatre canaux récepteurs naturels et gérés entourant le site. Une cinquième station de pompage permettra de diriger les eaux pluviales provenant du drainage des passages inférieurs sous la voie du CN et la voie en raquette vers un des quatre bassins de retenue pour assurer la régulation du débit.
 - v) Un réseau de conduites et de ponceaux de drainage pour contrôler le déversement de l'eau dans les canaux récepteurs naturels et gérés. Le débit de ce déversement sera conforme aux exigences municipales.
- d) **Éclairage** : Le CP propose d'équiper le Complexe intermodal de l'infrastructure d'éclairage suivante :
- i) Quarante (40) poteaux d'éclairage à réflecteur à l'extérieur des voies de remisage, et
 - ii) Soixante (60) pylônes d'éclairage d'environ 33 mètres (110 pieds) de haut, équipés chacun de douze (12) lampes de 1 000 watts pour éclairer le Complexe intermodal Les Cèdres la nuit.

L'éclairage sera dirigé vers le bas pour réduire au minimum son impact sur la zone riveraine. Bien qu'un petit aéroport local [aéroport de Saint-Lazare (Cooper)] soit situé proximité du site du Projet, il n'est pas agréé pour les vols de nuit et, par conséquent, l'éclairage du Complexe intermodal Les Cèdres ne devrait engendrer aucun impact. Le CP veillera, au moment de la conception détaillée, à ce que l'éclairage ne crée aucun problème pour les activités de l'aéroport.

- e) **Clôtures et sûreté** : Le Complexe intermodal Les Cèdres exigera l'installation de clôtures à des fins de sûreté et de sécurité : clôtures périmétriques, barrières de sûreté à l'entrée des camions et clôtures internes pour séparer les diverses zones de travail (dont les Centres de distribution). Sûreté oblige, des caméras de sécurité en circuit fermé seront également installées. En outre, l'installation de barrières de sûreté automatiques à l'entrée des camions est importante, car elle contribuera à l'efficacité des mouvements en permettant au CP de contrôler chaque camion en moins d'une minute à son arrivée, comparativement à une barrière classique (tel qu'à l'installation intermodale de Lachine), où il faut compter jusqu'à trois (3) minutes pour le contrôle d'entrée.
- f) **Réservoir de ravitaillement en carburant et installation de confinement** : Le CP prévoit qu'un réservoir de 20 000 litres sera nécessaire à la plate-forme de ravitaillement des chariots à prise par le haut pour l'approvisionnement en carburant de ces machines et de tout autre matériel captif du Complexe intermodal Les Cèdres. Le réservoir sera appuyé par une installation secondaire de confinement de la totalité de son volume et sera conforme aux règlements applicables ainsi qu'aux politiques et procédures du CP pour la gestion des réservoirs de stockage.
- g) **Aménagement paysager** : Un autre élément clé est l'aménagement paysager du périmètre avec des arbres et autres espèces indigènes pour créer une zone tampon végétative esthétique entre le Complexe intermodal Les Cèdres et les zones avoisinantes. Le CP construira une berme d'un mètre de haut tout autour du site du Projet avec des arbres plantés et d'autres végétaux pour créer un écran visuel entre les opérations sur le site (y compris les conteneurs gerbés) et le réseau routier public avoisinant. La berme et la végétation seront intégrées au réseau de drainage périmétrique.
- h) **Autres infrastructures de service** : Le Projet nécessitera d'autres infrastructures de service :
- i) **Alimentation électrique au cours de la construction** : De l'énergie électrique est déjà fournie à l'ancien site d'Industries Soulanges et sera disponible au cours de la phase de construction. Par contre, pendant la première année des travaux, une source temporaire d'énergie électrique sera nécessaire pour les activités de construction à l'extérieur de cet ancien site (c'est-à-dire la construction du chemin d'accès principal). Il est prévu que cette source temporaire proviendra de génératrices sur le site alimentées aux hydrocarbures et que, à partir de la deuxième année de construction, l'énergie électrique sera fournie à la totalité du site par le réseau local d'Hydro-Québec, rendant ainsi inutile le recours à des génératrices.
- ii) **Alimentation électrique permanente** : Une source permanente d'électricité pour les bâtiments, l'éclairage intérieur et extérieur ainsi que les postes de branchement pour les conteneurs frigorifiques sera fournie à partir du réseau

local d'Hydro-Québec par le Chemin Saint-Féréol, au moyen de la ligne actuelle à 25 kV le long de la Montée Sullivan. Hydro-Québec procédera à une analyse détaillée de l'alimentation électrique disponible afin de déterminer les exigences et détails particuliers relatifs à la desserte du site. Vingt-cinq (25) postes de branchement électrique pour les conteneurs frigorifiques seront installés.

- iii) **Gaz naturel** : Une alimentation permanente en gaz naturel destiné au chauffage des bâtiments sur le site sera mise en place par l'entremise du réseau local de Gaz Métropolitain.
- iv) **Services de télécommunications** : Des services de télécommunications seront créés pour desservir le bâtiment administratif principal, le bâtiment d'entretien et les Centres de distribution. Comme le site du Projet est situé dans le corridor stratégique Montréal-Toronto, l'accès direct à l'infrastructure de télécommunications existante est déjà assuré par la présence d'installations de Vidéotron, Bell et Allstream près du site. Des liaisons par fibres optiques et micro-ondes pourraient s'ajouter aux installations existantes, mais le CP ne prévoit pas que des tours de communication seront nécessaires.

2.2 Activités du Projet

2.2.1 **Phases de construction, d'exploitation et de démantèlement**

2.2.1.1 **Activités de construction**

Un certain nombre d'activités préliminaires à la construction seront nécessaires pour mener à bon terme la conception de la pente des tracés vertical et horizontal :

- **Arpentage** – On procédera à un arpentage du site pour cartographier toutes les caractéristiques physiques, environnementales et archéologiques/historiques (s'il en est) existantes nécessaires à la conception finale, et pour enregistrer les données particulières relatives aux études environnementales et géotechniques. Les données d'arpentage serviront à déterminer :
 - les élévations et pentes finales des voies;
 - la conception finale des structures ferroviaires, y compris les deux passages inférieurs;
 - les quantités de déblais et de remblais;
 - les pentes théoriques pour le drainage et les réseaux de drainage;
 - la conception finale des chemins, y compris le chemin d'accès principal;
 - l'échéancier et la méthodologie des activités de construction.
- **Études géotechniques** – On effectuera à des intervalles réguliers des forages et/ou des excavations peu profondes pour déterminer la nature des conditions du sol sous la surface ainsi que les niveaux de la nappe aquifère. L'information ainsi obtenue servira à finaliser les avant-projets et à déterminer les endroits où une

sous-excavation et des matériaux de remblayage (ou autres exigences de construction spéciales) pourraient se révéler nécessaires pour assurer un support suffisant à l'infrastructure, y compris les voies et les passages inférieurs/supérieurs. Au cours de l'été 2007, un essai de précharge a permis de surveiller sur place le comportement de l'argile sous-jacente sous des charges de service simulées.

Il n'y a pas d'activités de construction inhabituelles prévues pour le Projet proposé. Le CP prévoit les activités de construction suivantes :

- Défrichage et enlèvement de la végétation – L'abondante végétation herbacée (principalement des graminées et des cultures agricoles) sur le site du Projet sera transformée en paillis avec les broussailles et les petits arbres de jusqu'à 25 centimètres de diamètre, mélangée à de la terre végétale et conservée sur le site en vue de l'aménagement paysager et de la remise en état du terrain. Le CP se servira de la terre végétale pour construire une berme d'un mètre de haut tout autour du périmètre du site et remettre le terrain en végétation de façon à créer une zone tampon esthétique entre le site du Projet et les terrains avoisinants. Les quelques arbres de plus de 25 centimètres de diamètre seront coupés à longueur et transportés vers un site approuvé pour y être utilisés comme bois de cheminée et/ou éliminés de manière autorisée.
- Enlèvement des rails existants et du seul bâtiment restant sur le site du Projet. Les rails de 100 lb seront mis de côté et réutilisés comme rails à ornière dans la zone asphaltée; les autres rails seront vendus à des fins de recyclage du métal.
- Excavation pour les passages inférieurs, les chemins et les bâtiments – une fois excavés, les matériaux de déblai impropres (de l'argile en grande partie) seront utilisés chaque fois que possible à l'intérieur du site du Projet (pour les bermes périmétriques par exemple) de façon à minimiser la quantité de tels matériaux qu'il sera nécessaire d'éliminer hors site.
- Sous-excavation – si c'est nécessaire, on enlèvera les matériaux impropres sous la profondeur de calcul du déblai pour les utiliser chaque fois que possible à l'intérieur du site du Projet ou de l'emprise du CP, de façon à minimiser la quantité de tels matériaux impropres qu'il sera nécessaire d'éliminer hors site.
- Mise en place de matériaux granulaires – ces matériaux serviront à remblayer les zones sous-excavées ou à aménager l'assise des voies, des chemins, ainsi que des aires de stationnement, de stockage et de chargement.
- Nivellement du site du Projet, y compris le nivellement de la surface ainsi que le nivellement pour les fossés et les ponceaux.
- Construction des sauts-de-mouton, qui exigera l'aménagement de murs de soutènement. Il existe divers murs de soutènement qui pourraient servir à soutenir

ou à contenir au besoin les matériaux de remblai. Le type de mur de soutènement retenu sera propre aux caractéristiques de conception. On construira une déviation temporaire des deux voies de ligne principale de la subdivision de Kingston du CN entre les points milliaires 29.81 et 30.61 pour permettre la construction du passage inférieur au point milliaire 30.21.

- Construction de l'infrastructure de gestion de l'eau, des eaux usées et des eaux pluviales : conduites souterraines, réservoir de stockage d'eau, lagunes, fossés et bassins de retenue, stations de pompage et ponceaux (y compris l'excavation, la pose de matériaux d'assise, l'installation de l'infrastructure, le remblayage et les ouvrages d'entrée/de sortie).
- Déplacement des services publics de surface – les services publics de surface existants seront élevés de façon à produire les hauteurs libres nécessaires aux activités ferroviaires, et/ou déplacés. Le CP travaillera avec les propriétaires de ces services afin de s'assurer que leur déplacement soit conçu et réalisé de la manière appropriée.
- Construction des principaux éléments, c'est-à-dire de l'infrastructure des voies (pose de la sous-couche de ballast, du ballast proprement dit, des traverses et des rails) et de tous les bâtiments.
- Asphaltage – tous les chemins, ainsi que toutes les aires de stationnement et les aires de stockage, seront asphaltés.
- Installation de nouveaux services publics et de l'infrastructure de service connexe – les nouveaux services d'électricité et de téléphone pourront être aménagés en surface ou enfouis. Les conduites de gaz naturel seront enfouies. Installation des dispositifs d'éclairage, des clôtures et de l'infrastructure de sûreté.
- Remise en végétation et aménagement paysager – une berme périmétrique sera construite et dotée d'un aménagement paysager faisant appel à la terre végétale d'origine et à des espèces indigènes. Pour l'aménagement paysager périmétrique, on utilisera dans la mesure du possible des arbres provenant de la pépinière commerciale.

2.2.1.2 Opérations

L'**Annexe 12** présente un plan d'exploitation préliminaire décrivant les activités au Complexe intermodal Les Cèdres, dont des plans d'intervention environnementale et d'urgence.

2.2.1.3 Démantèlement

Une fois le Projet réalisé, le CP exploitera le Complexe intermodal Les Cèdres de façon continue et aucune activité de démantèlement ne sera nécessaire dans un avenir prévisible (au moins 50-60 ans).

Après l'achèvement du Projet, l'installation intermodale de Lachine sera conservée pour la desserte du trafic non intermodal; le CP n'envisage pas de démanteler le site.

2.2.2 Échéancier de la construction

Le Projet sera mis en chantier aussitôt que l'examen environnemental préalable fédéral sera terminé et que les autorités compétentes auront accordé les approbations nécessaires. La réalisation du Projet s'étalera sur plusieurs saisons de construction. En général, aucune construction de voies ne se fait en hiver, lorsque le sol est gelé et couvert de neige. Voici un calendrier préliminaire :

Examen environnemental préalable	2008
Appel d'offres pour les travaux de construction	2008-2009
Nivellement, excavation, travaux sur l'emprise de la ligne principale (voies et signaux)	2009-2010
Construction du chemin d'accès principal, déviation des voies du CN et aménagement du passage inférieur	2009-2010
Excavation, aménagement d'une fondation granuleuse et travaux de drainage sur le site du Projet	2011-2012
Construction des bâtiments et des ouvrages, asphaltage	2011-2012
Construction des voies à l'intérieur du site du Projet	2012-2013
Achèvement du Projet	Troisième trimestre de 2013

2.2.3 Plans et croquis du site

Voir l'**Annexe 13** pour les plans du site du Projet, qui indiquent les ouvrages/éléments du Projet, l'infrastructure des chemins et des services publics, ainsi que les caractéristiques topographiques.

2.2.4 Détails sur la conception technique

Toutes les voies et tous les branchements seront construits en conformité avec le *Livre rouge des exigences relatives à la voie* des Services techniques du CP, en vigueur depuis le 1^{er} novembre 2005, et avec les spécifications de l'American Railway Engineering and Maintenance of Way Association (AREMA).

Les structures ferroviaires seront aménagées en conformité avec les normes actuelles de l'AREMA en matière de conception et de construction.

La provenance du ballast permettra d'assurer la conformité de celui-ci aux spécifications techniques et environnementales du CP.

2.2.5 Besoins d'utilisation du territoire hors site

Au cours de la construction, la plupart des activités, telles que le nivellement et l'aménagement des voies, se dérouleront sur le site du Projet. La conception finale de celui-ci s'efforcera le plus possible d'y créer un équilibre déblais-remblais qui permettra de réduire au minimum les distances sur lesquelles les matériaux auront besoin d'être déplacés. Dans la mesure où il se crée un déséquilibre déblais-remblais, les matériaux de déblai excédentaires seront généralement utilisés sur place pour l'aménagement de l'assise des chemins de façon à minimiser la quantité de matériaux de remblai qu'il faudra importer sur le site (voir l'alinéa 2.3.2 pour connaître les matières premières hors site qui seront nécessaires). Le CP prévoit qu'environ 550 000 mètres cubes (de l'argile en grande partie) devront être envoyés hors site à un site d'enfouissement approuvé. **Les rails et autres matériaux de voie seront transportés dans des wagons jusqu'au site, réduisant ainsi la nécessité d'un camionnage hors site.** De plus, le chemin d'accès principal (chemin privé) se raccordera directement à l'autoroute 20 par l'échangeur 22, de sorte que les camions ainsi que les équipes et le matériel de construction n'auront pas besoin d'emprunter les chemins locaux avoisinants. On réduira ainsi au minimum les effets négatifs sur les propriétaires fonciers et utilisations des terrains avoisinants.

2.3 Exigences relatives aux ressources et aux matériaux

2.3.1 Processus de production spécialisés

Le Projet ne comporte aucun processus spécialisé de production ou de construction.

2.3.2 Besoins en matières premières

Les principales matières premières utilisées pour la construction des éléments constitutifs du Projet, dont l'assise des chemins et des voies, proviendront des excavations réalisées sur le site du Projet. Les quantités ci-après de matériaux granulaires seront importées pour l'assise des voies, les chemins, les terrains de stationnement et les aires de stockage :

- a. Roche de ballast concassée pour la construction des voies – le CP estime à environ 185 000 tonnes la quantité qui sera nécessaire. Cette roche proviendra en général des mines du CP de façon à répondre aux spécifications du CP et sera transportée dans des wagons sur les lignes de chemin de fer du CP.
- b. Matériaux granulaires pour la sous-couche de ballast – le CP estime à environ 900 000 mètres cubes la quantité de remblai granulaire qui sera nécessaire à la création d'une assise pour les voies ferrées, les chemins et les aires de stockage.
- c. Asphalté – le CP estime à environ 135 000 mètres cubes la quantité d'asphalté qui sera nécessaire pour le revêtement des chemins, des aires de stationnement et des aires de stockage.

Des matériaux de construction typiques, dont le bois d'œuvre, le béton, les matériaux de maçonnerie et l'acier, seront utilisés pour la construction du bâtiment administratif, du bâtiment d'entretien et des Centres de distribution; leurs quantités restent à déterminer.

2.3.3 Besoins énergétiques

Les besoins énergétiques pour le Complexe intermodal seront typiques des chantiers de construction : carburant pour les machines, énergie électrique pour les besoins d'éclairage et autres activités de construction. L'alimentation électrique est déjà raccordée à l'ancien site d'Industries Soulanges; cependant, au cours de la première année des travaux (construction du chemin d'accès principal), des génératrices sur place seront nécessaires pour fournir temporairement l'électricité à l'extérieur de cet ancien site.

2.3.4 Besoins en eau

Les besoins en eau ne seront pas importants pendant la construction; l'eau sera principalement utilisée pour les travaux de compactage et, pendant la saison estivale, pour le contrôle des poussières. L'eau liée aux activités de construction proviendra de l'alimentation existante de l'ancien site d'Industries Soulanges.

2.3.5 Matières dangereuses

Les seules matières dangereuses nécessaires pour la construction du Projet consisteront en une quantité modérée de combustibles, de lubrifiants et d'autres produits à base d'hydrocarbures nécessaires au fonctionnement et au petit entretien du matériel. Une fois terminés les travaux de construction, les produits chimiques utilisés pour le traitement de l'eau et des eaux usées seront entreposés sur le site en petites quantités dans des conditions contrôlées et sûres.

2.4 Gestion des déchets

2.4.1 Nature des déchets produits

On trouvera dans le tableau qui suit les déchets qui seront probablement produits par les activités du Projet, les méthodes d'élimination envisagées et des commentaires sur la gestion des déchets.

Déchet	Provenance	Méthode d'élimination	Commentaire sur la gestion
Sols, matériau de remblai	Excavation	Réutilisation à l'intérieur du site du Projet (bermes, assise des chemins, site d'enfouissement convenable)	Chaque fois que possible, la préférence sera donnée à l'utilisation des sols sur le site. Le site d'Industries Soulanges a été restauré par le propriétaire précédent, mais il est possible que les parcelles/sols non testés doivent être soumis à des épreuves chimiques (méthode TCLP) pour le dépistage d'une possible contamination. Le cas échéant, les sols contaminés seront éliminés dans une installation approuvée. Les employés du CP ont toujours recours à des mesures d'atténuation (entreposage approprié sur le site, transport, drainage, etc.) pour empêcher la propagation des matériaux contaminés.
Éléments organiques (végétaux, bois)	Défrichage et essouchement	Réutilisation comme paillis pour enrichir la terre végétale; transplantation d'arbres sur le site; élimination dans un site d'enfouissement approprié; bois distribué comme bois de chauffage	Dans la plus grande mesure possible, réduire au minimum le défrichage. Transformer en paillis la végétation herbacée et les broussailles et utiliser ce paillis comme amendement pour la terre végétale sur le site; transplanter dans la mesure du possible les arbres existants ou ceux de la pépinière. La Municipalité peut avoir recours à d'autres méthodes d'élimination disponibles (compostage, recyclage des copeaux de bois, etc.).
Rails existants	Activités de construction	Réutilisation à l'intérieur du site du Projet, vente à des fins de recyclage du métal	Réutiliser sur le site du Projet les rails de 100 lb. Les autres rails, ceux du CN (non du CP) seront vendus à des revendeurs de rails pour être fondus et recyclés en nouveaux produits.
Déchets généraux de construction	Activités de construction	Élimination dans un site d'enfouissement approprié	Les déchets de construction devraient être minimales.
Déchets solides (ordures ménagères)	Équipes de construction	Élimination dans un site d'enfouissement	Maintien sur les lieux d'installations de confinement convenables et mise en oeuvre des meilleures pratiques de gestion des sites pour assurer la propreté générale.
Excréments humains	Toilettes autonomes utilisées par les équipes de construction	Transport hors site, par le fournisseur des toilettes, vers un lieu d'élimination approprié	Aucun rejet dans l'environnement local.

2.4.2 Méthodes d'élimination des matières dangereuses

Au cours de la construction, il ne sera pas nécessaire d'entreposer des matières dangereuses sur le site du Projet, à part les quantités limitées de combustibles et de lubrifiants destinées au matériel de construction.

À l'achèvement du Projet, le Complexe intermodal Les Cèdres aura besoin d'un réservoir de carburant (avec dispositif de confinement secondaire) pour le ravitaillement du matériel captif du site, tels les chariots à prise par le haut. Les opérations de transfert de carburant auront lieu à la plate-forme de ravitaillement des chariots à prise par le haut, en conformité avec les règlements applicables ainsi qu'avec les politiques et procédures du CP pour la gestion des réservoirs de stockage. Les locomotives seront ravitaillées en carburant au Complexe intermodal Les Cèdres, directement à partir de camions-citernes et, par conséquent, ne nécessiteront aucun réservoir de ravitaillement. Pour réduire au minimum les risques de déversement, le ravitaillement direct se fera en stricte conformité avec les politiques et procédures du CP en la matière. Outre les politiques et procédures, on établira un plan de prévention de déversements propre au site et gardera en permanence sur les lieux un matériel approprié pour le confinement et le nettoyage des déversements. La voie pour locomotives sera équipée de plates-formes de ravitaillement intégrées munies de séparateurs huile-eau; tous les endroits où des locomotives sont stationnées ou à l'arrêt seront dotés de paillasons de voie dans le cadre des mesures du CP pour la prévention et le confinement des déversements. Aucun stockage de carburant ne sera permis dans un rayon de 100 mètres des plans d'eau ou des voies de drainage.

Du béton pourrait être nécessaire pour les semelles de fondation, les fondations elles-mêmes et les structures ferroviaires; tout le béton sera dosé par une installation appropriée. En cas de déversement, des méthodes de nettoyage appropriées seront proposées dans le cadre du plan de prévention des déversements propre au site, dont il a été question plus haut, ainsi que du plan de gestion environnemental qui sera établi par le CP.

3.0 INFORMATION SUR LE SITE DU PROJET

3.1 Emplacement du Projet

Le site du Projet, de 313 hectares, se trouve dans la Municipalité de Les Cèdres, à l'intérieur de la Municipalité régionale de comté (MRC) de Vaudreuil-Soulanges (Québec), à quelque 35 kilomètres au sud-ouest de Montréal et à trois (3) kilomètres au nord du fleuve Saint-Laurent.

De forme rectangulaire irrégulière, le site est situé entre la subdivision de Winchester du CP au nord, la subdivision de Kingston du CN au sud, le chemin Saint-Dominique à l'ouest et le chemin Saint-Féréol à l'est. L'**Annexe 3** présente une carte de la zone régionale et du site du Projet.

Le CP a procédé à une recherche exhaustive des sites potentiels au Québec, en fonction des exigences générales pour une installation intermodale, décrites au paragraphe 1.1. Le site du Projet, situé dans la Municipalité de Les Cèdres, a été retenu par le CP comme étant le plus optimal, pour les raisons suivantes :

- Le site est adjacent à la subdivision de Winchester du CP. Dans le passé, le CP possédait sur les lieux un embranchement qui raccordait sa ligne principale au site; il serait facile pour le CP de rétablir un raccordement au site.
- La subdivision de Winchester se trouve sur le corridor de transport ferroviaire est-ouest principal du CP, raccordant directement la région métropolitaine de Montréal à Toronto et à Vancouver. Montréal constitue le terminus pour les trains-blocs de conteneurs provenant du port de Vancouver, dont les marchandises sont destinées aux marchés au détail du Québec, de l'Est de l'Ontario et des Maritimes.
- Le site convient bien à la construction ferroviaire. Le terrain est plat et ne présente aucun obstacle matériel au développement du Complexe intermodal. De plus, le site est suffisamment grand pour accueillir de longues voies qui peuvent recevoir les trains modernes mesurant jusqu'à 10 000 pieds de long.
- Le site du Projet est situé à l'entrée de la région métropolitaine de Montréal, au coeur d'un important réseau routier. Il est accessible par les autoroutes 20 et 40, ainsi que par la future autoroute 30, voie de ceinture qui contournera l'île de Montréal. La proximité rapprochée de ces autoroutes permettra de réduire au minimum les impacts du site sur le réseau routier local et assurera l'efficacité des activités du camionnage.
- Le site du Projet est suffisamment grand pour permettre la construction de centres de distribution intégrés et d'une installation intermodale moderne pouvant traiter annuellement jusqu'à 550 000 conteneurs, ce qui représente près du double de la capacité de l'installation intermodale de Lachine du CP.
- Le cœur du site du Projet est déjà consacré à des usages industriels. Quelque cent soixante-douze (172) hectares, sur les 313 que compte le site au total (55 %), ont été achetés par le CP en octobre 2006 à leur unique propriétaire, Industries Soulanges. À l'origine, l'emplacement avait été utilisé comme site industriel par les Forces armées canadiennes. Le gouvernement canadien avait choisi cet emplacement dans la Municipalité de Les Cèdres parce qu'il était isolé et se trouvait à bonne distance des résidences des Chemins Saint-Dominique et Saint-Féréol, ainsi que du centre-ville de la municipalité. De plus, le site se trouvait à proximité des lignes principales de deux chemins de fer nationaux, à savoir le CP et le CN. Ces mêmes avantages sont toujours présents aujourd'hui et ont été d'importants facteurs dans la décision du CP de choisir Les Cèdres comme emplacement de son Projet.
- Les autres 141 hectares nécessaires au Projet ont été aménagés en terres cultivées, dont une grande partie est utilisée présentement comme pépinière commerciale. Le CP a pu limiter les impacts sur les fermes laitières locales (voir l'alinéa 1.3.2 pour les détails sur l'utilisation du sol). Grâce à de vastes consultations dans la

collectivité, le CP a obtenu des propriétaires ayant accepté de vendre des options sur plus de 95 % des terres restantes.

- Le site a été reconnu par le Centre local de développement (CLD) de Vaudreuil-Soulanges comme une future plate-forme intermodale. En avril 2005, le CLD a présenté un rapport socio-économique où il était mentionné que le site du Projet avait le potentiel de se développer en un complexe intermodal. Les activités clés du Complexe intermodal Les Cèdres, à savoir le transport multimodal (rail-route), l'entreposage et la distribution, correspondent bien à la mission du CLD de transformer la région de Vaudreuil-Soulanges en une plaque tournante intégrée de transport à valeur ajoutée. Le CLD appuie le Projet comme véhicule important de la réalisation de sa mission économique.

3.2 Caractéristiques environnementales

Les sections qui suivent présentent un résumé des composantes physiques et biologiques du secteur du Projet qui seront probablement touchées par sa réalisation. Les caractéristiques environnementales et culturelles de ce secteur, avec l'emplacement des principaux éléments du Projet, sont présentées sur la carte jointe à titre d'**Annexe 14**.

3.2.1 Climat

Le climat dans ce secteur de la vallée du Saint-Laurent est classé comme « tempéré humide froid » (Trewartha, 1961). Ce classement est attesté par les données météorologiques recueillies par Environnement Canada à Les Cèdres pendant un certain nombre de décennies (site internet d'Environnement Canada, 2007). Les températures ambiantes de l'air ont été mesurées pour la période des normales climatiques de 1971-2000. Au cours de cette période, les températures régionales ont varié d'un minimum quotidien moyen de -9,9 °C en janvier à un maximum quotidien moyen de 21 °C en juillet. Le sol peut être gelé à une profondeur importante (1 mètre) pour une période de quatre (4) à six (6) mois, entre novembre et avril. Les précipitations annuelles de pluie s'élèvent à 950 mm en moyenne, la pointe mensuelle la plus forte survenant généralement en juillet. La moyenne annuelle des précipitations de neige est d'environ 180 centimètres.

3.2.2 Relief et sol

Le site du Projet est caractérisé par des basses terres planes typiques de l'unité physiographique des Basses-Terres du Saint-Laurent (Ressources naturelles Canada, 2007). L'élévation du sol varie entre 49 et 54 mètres au-dessus du niveau de la mer et présente une pente douce (inférieure à 1 %) dans un sens sud-sud-est en direction du fleuve Saint-Laurent. Plus d'un siècle d'utilisation agricole de ces basses terres a altéré de façon importante les caractéristiques naturelles terrestres et aquatiques du paysage.

La terre végétale est décrite comme variant d'un sable silteux et d'une argile limoneuse très lâches à du silt argileux mou jaune avec composés organiques. Sous la terre végétale se trouvent des argiles épaisses (plus de 20 m) disposées en trois couches distinctes de rigidité et de teneur en eau variables. Bien que les argiles profondes de la région n'offrent

pas un bon potentiel pour l'exploitation des aquifères, les formations géologiques sous-jacentes sont réputées compter parmi les meilleurs aquifères de la province de Québec (Bériault et Simard, 1978).

3.2.3 Végétation

Le secteur du Projet fait partie de la région forestière des Grands Lacs et du Saint-Laurent (Hosie 1979). La plus grande partie de la végétation indigène des Basses-Terres du Saint-Laurent a fait place depuis plusieurs décennies au développement agricole; près de 90 % des terres dans la municipalité de Les Cèdres ont été converties à l'agriculture. Le couvert forestier dans le secteur du Projet se limite à de petits boisés composés principalement d'espèces caducifoliées de basses terres, telles que l'érable à sucre (*Acer saccharum*), le peuplier faux-tremble (*Populus tremuloides*), le frêne blanc d'Amérique (*Fraxinus americana*) et l'orme (*Ulmus Americana*) (Agence forestière de la Montérégie, 2006). Dans le passé, ces boisés résiduels ont pour la plupart été soumis, à un moment ou l'autre, à des coupes à blanc. Il n'existe pas dans la région des *écosystèmes forestiers exceptionnels*, tels que reconnus et documentés par le ministère des Ressources naturelles et de la Faune du Québec (MRNF).

Quelque 90 % de la végétation sur l'ancien domaine d'Industries Soulanges, qui représente le cœur du site du Projet, est constituée d'une couverture végétale formée principalement d'espèces communes indigènes et étrangères (**graminées, trèfles**); les 10 % restants de ce domaine sont couverts de 10 petits boisés de régénération à feuilles caduques. Les terres adjacentes à Industries Soulanges ont un caractère agricole et comprennent une pépinière commerciale, des plantes de grande culture (maïs, tournesol organique et soya) et trois (3) érablières morcelées.

La végétation riveraine que l'on trouve à l'intérieur et à côté des fossés de drainage et des ruisseaux du site du Projet (c'est-à-dire les zones rivulaires) supporte une association végétale distincte caractérisée en général par des peuplements denses d'espèces communes comme la massette (*Typha sp. L.*), la salicaire commune (*Lythrum salicaria L.*) et le phalaris des Canaries (*Phalaris arundinacea L.*) ainsi que par des bouquets clairsemés de cornouiller (*Cornus stolonifera Michx.*), d'aulne (*Alnus sp.*) et d'érable à Giguère (*Acer negundo L.*). La végétation rivulaire du fleuve Saint-Laurent, dans le secteur proposé pour l'infrastructure de prise et d'évacuation d'eau, se compose surtout d'arbres et d'arbrisseaux à feuilles caduques.

À l'intérieur de la zone immédiatement adjacente au site du Projet, il n'existe pas de milieux humides au sens de la *Classification canadienne des terres humides*.

L'**Annexe 15** montre des photographies représentatives des associations végétales sur le site du Projet.

3.2.4 Faune

L'habitat faunique des Cèdres a été sensiblement altéré et remplacé à la suite d'une longue histoire d'activités agricoles et de développement industriel. **Peu de milieux naturels subsistent sur le site du Projet**, d'où un assemblage d'espèces sauvages (c.-à-d. les

mammifères, les oiseaux, les amphibiens et les reptiles) qui sont tolérantes à ce niveau de perturbation et se sont adaptées à ces types d'utilisation du sol.

Plusieurs relevés fauniques à l'intérieur du site du Projet ont été faits à ce jour au cours de diverses visites sur les lieux. Les espèces que l'on a observées directement, ou dont la présence est déduite de traces animales, sont indiquées ci-dessous. Toutes ces espèces sont considérées comme étant communes à la région.

Nom commun	Nom scientifique
Oiseaux	
Moucherolle des aulnes	<i>Empidonax alnorum</i> Brew.
Corneille d'Amérique	<i>Corvus brachyrhynchos</i> Brehm.
Crécerelle d'Amérique	<i>Falco sparverius</i> L.
Merle d'Amérique	<i>Turdus migratorius</i> L.
Paruline noir et blanc	<i>Mniotilta varia</i> L.
Geai bleu	<i>Cyanocitta cristata</i> L.
Goglu des prés	<i>Dolichonyx oryzivorus</i> L.
Bernarche du Canada	<i>Branta canadensis</i> L.
Paruline masquée	<i>Geothlypis trichas</i> L.
Pioui de l'Est	<i>Contopus virens</i> L.
Pic chevelu	<i>Picoides villosus</i> L.
Pluvier kildir	<i>Charadrius vociferus</i> L.
Busard Saint-Martin	<i>Circus cyaneus</i> L.
Balbuzard pêcheur	<i>Pandion haliaetus</i> L.
Paruline couronnée	<i>Seiurus aurocapillus</i> L.
Goéland à bec cerclé	<i>Larus delawarensis</i> Ord.
Bruant chanteur	<i>Melospiza melodia</i> Wilson.
Hylote à ventre jaune	<i>Empidonax flaviventris</i> Baird.
Pic maculé	<i>Sphyrapicus varius</i> L.
Mammifères	
Marmotte commune	<i>Marmota monax</i> L.
Cerf de Virginie	<i>Odocoileus virginianus</i> Zimmer.

La vallée du Saint-Laurent fait partie de la Voie migratoire de l'Atlantique utilisée par les oiseaux pour leurs migrations printanières et automnales. D'importants habitats d'oiseaux marins ont été documentés le long du fleuve Saint-Laurent et du lac des Deux-Montagnes; cependant, le plus proche de ces habitats est situé à plus de trois (3) kilomètres du site du Projet).

Un certain nombre d'espèces sauvages ayant reçu le statut spécial de conservation au Québec et/ou au Canada ont été relevées dans la zone régionale et ont le potentiel d'habiter le site du Projet. Cependant, aucune de ces espèces, indiquées dans le tableau qui suit, n'a été recensée dans la Municipalité de Les Cèdres.

- La chauve-souris pygmée
- Le campagnol sylvestre
- La chauve-souris cendrée
- La chauve-souris argentée
- Le campagnol-lemming de Cooper
- La chauve-souris rousse
- pipistrelle de l'Est
- Le campagnol des rochers
- Le petit polatouche
- Le renard gris

Les habitats fauniques protégés par la loi provinciale sont bien éloignés du site du Projet (plus de 5 kilomètres).

3.2.5 Caractéristiques/ressources aquatiques

Le site du Projet est drainé par un réseau de fossés et de canaux construits. Ces canaux d'amont à faible pente sont le siège d'un écoulement intermittent vers trois bassins hydrologiques coulant vers le nord-est, l'est et le sud du Projet. On trouve ci-dessous une brève description de chaque réseau de canaux en amont; leur emplacement est indiqué sur la carte des caractéristiques environnementales et culturelles de l'**Annexe 14**. Les principaux plans d'eau et cours d'eau de la zone régionale du site du Projet sont le lac des Deux-Montagnes et la rivière des Outaouais à l'est du site, et le fleuve Saint-Laurent au sud. Les caractéristiques aquatiques dans le voisinage du site du Projet sont décrites ci-après.

a) Ruisseau Wallot

Les eaux d'amont du ruisseau Wallot naissent au nord et à l'ouest du site du Projet. Un réseau de canaux construits draine les basses terres agricoles et transporte des écoulements intermittents à travers la portion du site du Projet qui raccorde le Complexe intermodal proposé à la subdivision de Winchester du CP. Ces écoulements suivent une direction nord-est jusqu'à la rivière Quinchien. Un affluent anonyme de cette rivière draine également une petite zone centrale du site du Projet. La rivière Quinchien est un récepteur important des eaux pluviales provenant de la ville de Vaudreuil-Dorion, de la ville de Saint-Lazare et de la route 340; c'est aussi un affluent du lac des Deux-Montagnes, situé à quelque 15 kilomètres à l'est du site du Projet.

b) Cours d'eau Hamelin

Une série de canaux d'amont du cours d'eau Hamelin se forment dans les zones nord et centrale du site du Projet et s'écoulent jusqu'au fleuve Saint-Laurent, dans une direction sud. Entre ses eaux d'amont et sa confluence avec le fleuve Saint-Laurent, l'écoulement traverse des terres principalement agricoles par des passages canalisés à

faible pente. Un tunnel construit sous le canal Soulanges permet au cours d'eau Hamelin de s'écouler directement jusqu'au Saint-Laurent, où il se jette.

c) Ruisseau Saint-Féréol

Le ruisseau Saint-Féréol naît comme fossé canalisé le long de la Montée Sullivan, sur le côté est du site du Projet. Le canal draine des terres agricoles au sud-est du site du Projet, en direction sud, puis est, jusqu'au ruisseau Chamberry, affluent de la rivière des Outaouais.

3.2.6 Espèces en péril

a) Espèces et associations végétales rares

Aucune association ni spécimen végétaux « en péril » n'ont été observés au cours des enquêtes sur le terrain ou des visites sur le site, ni ne devraient se produire étant donnée les perturbations occasionnées à l'environnement du site par les usagers précédents (usages agricoles et industriels). Comme il en a été fait état à l'alinéa 3.2.3, il n'existe dans le secteur aucun « écosystème forestier exceptionnel », tel que reconnu et documenté par le MNRF.

b) Espèces fauniques « en péril »

Aucune espèce en péril désignée à l'Annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril (LEP)* n'a été relevée dans un rayon de vingt (20) kilomètres du site du Projet. Trois espèces désignées comme vulnérables au Québec - la rainette faux-grillon (*Pseudacris triseriata*), la tortue des bois (*Clemmys insculpta*) et la grenouille des marais (*Rana palustris*) – ont été documentées dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges, bien qu'aucun individu ni habitat n'aient été reconnus sur le site du Projet au cours des inventaires faits sur place.

3.3 Utilisation du sol

3.3.1 Utilisation du sol passée et actuelle

Comme on l'a déjà mentionné, la majorité des terres sur le site du Projet ont été utilisées pendant des décennies pour la production agricole et à des fins industrielles/commerciales. L'actuel zonage du site du Projet comprend à la fois des terrains industriels/commerciaux et agricoles. D'autres petits secteurs sont utilisés pour des services publics : pipelines de gaz naturel, lignes électriques et corridors ferroviaires du CP et du CN (voir la carte des infrastructures du secteur du Projet à l'**Annexe 13**).

L'ancien domaine d'Industries Soulanges, qui occupe une superficie de 172 hectares à l'intérieur de l'empreinte du site du Projet, a été utilisé à des fins industrielles durant plus de 60 ans, dans les années 1940 par les Forces armées canadiennes comme dépôt de munitions militaires, et, depuis 1966 à la suite de son achat par Industries Soulanges, pour des activités ferroviaires et d'entreposage. Bien que le CP ait fait l'acquisition du site en octobre 2006, il le loue présentement à Soulanges Rail Car Services Inc; le locataire continue d'exercer les mêmes activités, à savoir le remisage, le chargement et le

déchargement de wagons. Il y a lieu de noter que la CPTAQ, dans sa décision concernant l'acquisition par le CP (décision 34184 du 24 février 2006), concluait que l'ancien site d'Industrie Soulanges ne convient pas à des activités agricoles. Les 141 hectares restants sur le site du Projet sont présentement désignés comme terres agricoles en conformité avec la Loi PTA (détails à l'alinéa 1.4.2).

La MRC de Vaudreuil-Soulanges a récemment adopté un règlement modifiant le schéma d'aménagement afin de permettre des usages industriels, y compris ceux d'un complexe intermodal, sur le site du Projet.

Les 141 hectares susmentionnés sont constitués de terres utilisées à diverses fins agricoles : pépinière commerciale, plantes de grande culture (maïs, tournesol organique et soya) et élevage du bétail. Le seul bâtiment existant est une cabane à sucre.

3.3.2 Contamination potentielle provenant des utilisations du sol dans le passé

Les utilisations du sol et les activités industrielles dans le passé sur l'ancien domaine d'Industries Soulanges ont entraîné une contamination des sols sur cette partie du Projet. Cependant, tous les sols contaminés ont été enlevés du domaine touché par le propriétaire précédent (voir l'alinéa 2.3.2). L'évaluation du site, le plan de restauration et le rapport final sur la contamination du sol au domaine d'Industries Soulanges ont été approuvés par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs; en outre, on a effectué des travaux de restauration conformes aux critères génériques de la Province.

Pour éviter toute contamination du site par ses activités, il est interdit au locataire actuel de manipuler ou stocker des marchandises dangereuses sur le domaine. Il lui incombera également d'enlever le dernier bâtiment restant sur le site (un immeuble de bureaux), ainsi que ses fondations, et d'en disposer correctement dans une installation d'enfouissement approuvée.

Le CP n'est au courant d'aucune zone documentée de contamination à l'extérieur de l'ancien site d'Industries Soulanges, sur le site du Projet. Malgré la présence possible de produits liés à l'agriculture, tels que des pesticides, des herbicides et/ou des engrais chimiques, il y a lieu de noter la présence sur les terres agricoles de fermes pratiquant la culture biologique ne faisant pas l'utilisation de tels produits.

3.3.3 Proximité de réserves des Premières Nations et de secteurs faisant l'objet d'utilisations traditionnelles

Il n'existe, à l'intérieur ou à proximité du site du Projet proposé par le CP, aucune réserve des Premières Nations qui sera touchée. Deux territoires des Premières Nations sont situés dans la région avoisinant le site du Projet :

- 1) Le territoire/la réserve mohawk de Kahnawake, sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à quelque 40 kilomètres l'est du site du Projet. La réserve a une superficie d'environ 48 kilomètres carrés et compte une population résidante de quelque 7 100 habitants. Un nombre important de membres de cette Première Nation vivent à l'extérieur du territoire.

- 2) Le territoire/la réserve mohawk de Kahnésatake, sur la rive nord de la rivière des Outaouais, à quelque 20 kilomètres au nord-ouest du site du Projet. Ce territoire a une superficie d'environ 11 kilomètres carrés et une population inscrite de quelque 2 000 personnes.

On a consulté le ministère fédéral des Affaires indiennes et du Nord canadien (MAINC) pour documenter toute revendication territoriale par les Autochtones dans le secteur. La réponse du MAINC reste à venir.

Le CP n'est au courant d'aucune espèce végétale sur le site du Projet qui soit utilisée par les Premières Nations à des fins cérémonielles ou traditionnelles. La végétation sur le site du Projet se limite à des espèces indigènes communes (graminées, trèfles), à des plantes de grande culture, à une pépinière commerciale et à des érablières morcelées.

3.3.4 Proximité de sites environnementaux ou culturels

La MRC de Vaudreuil-Soulanges possède, à l'intérieur de son territoire, des sites naturels, patrimoniaux, archéologiques et culturels de valeur, identifiés et désignés comme tels. Aucun de ces sites ne se trouve à l'intérieur ou à proximité des limites du site du Projet. Les sites environnementaux ou culturels les plus proches sont les chemins Saint-Féréol et Saint-Dominique, désignés comme voies patrimoniales. Plusieurs autres noeuds patrimoniaux ont également été recensés au nord et à l'est du site du Projet, ainsi que des biens culturels situés au sud du canal Soulanges.

La carte à l'**Annexe 14** montre les caractéristiques environnementales et culturelles dans le voisinage du site du Projet.

3.3.5 Proximité de zones résidentielles et autres zones urbaines

La zone régionale du site du Projet possède un caractère rural. Les secteurs résidentiels de Saint-Lazare et Les Cèdres sont situés respectivement à environ deux (2) kilomètres au nord et trois (3) kilomètres au sud du site du Projet. La Municipalité de Les Cèdres compte une population d'environ 5 500 habitants. Quelque dix (10) kilomètres à l'est du site du Projet se trouve la ville beaucoup plus grande de Vaudreuil-Dorion, dont la population est d'environ 23 300 habitants.

Il n'y a aucune habitation résidentielle à l'intérieur du site du Projet, mais deux zones résidentielles sont situées à proximité : l'une, sur la Montée Chénier, à l'ouest du site du Projet, est constituée d'un groupe de logements unifamiliaux; l'autre, immédiatement au nord de la subdivision de Winchester du CP sur le boulevard De La Cité-Des-Jeunes, comprend des logements unifamiliaux et des maisons mobiles. La résidence la plus proche de la limite du site du Projet se trouve à quelque 600 mètres. On trouve aussi des terrains résidentiels individuels à une distance d'au moins un (1) kilomètre, sur les chemins Saint-Féréol et Saint-Dominique, respectivement à l'est et à l'ouest du site du Projet. (Pour les distances, voir la photo aérienne à l'**Annexe 15**.)

4.0 EXIGENCES SUPPLÉMENTAIRES RELATIVES AU POISSON, À SON HABITAT ET AUX EAUX NAVIGABLES

4.1 Caractéristiques environnementales

4.1.1 Description des milieux aquatiques

Les principaux milieux aquatiques à l'intérieur du site du projet du CP sont constitués principalement d'un réseau de canaux de drainage et de fossés construits, décrits à l'alinéa 3.2.5. Les canaux de drainage et les cours d'eau ont été altérés auparavant par les utilisations du sol actuelles ou passées.

4.1.2 Habitat du poisson

Selon les enquêtes sur le terrain menées à ce jour, les étendues du ruisseau Wallot et du cours d'eau Hamelin à l'intérieur du site du Projet procurent directement ou soutiennent indirectement un habitat du poisson en aval. Par contre, la qualité de cet habitat sur le site même est sensiblement réduite par les utilisations du sol locales et régionales existantes (industrie, agriculture, développement urbain), qui ont nui autant aux attributs physiques de l'habitat qu'à la qualité de l'eau. Bien que l'information sur l'utilisation du poisson ne soit pas disponible pour ces plans d'eau, on peut supposer que les étendues humides sont utilisables, au moins de façon intermittente, par des espèces d'eau chaude comme les cyprinidés (*Cyprinidae sp.*), les barbottes (*Ictaluridae sp.*) et les meuniers (*Catostomidae sp.*).

Dans le secteur de Vaudreuil-Soulanges, le fleuve Saint-Laurent renferme près de 70 espèces de poisson (Armellin et Mousseau, 1998), dont la plupart sont des espèces d'eau chaude. Le petit secteur du fleuve Saint-Laurent potentiellement touché par le Projet, à savoir le point de prise d'eau potable et de décharge de l'eau traitée, est considéré comme un habitat du poisson pour quelques-unes de ces espèces.

Par suite des impacts potentiels du développement du site, le CP prévoit qu'une approbation sera nécessaire en vertu de la *Loi fédérale sur les pêches*. Dans le cadre du processus d'approbation auprès de Pêches et Océans Canada, il est possible qu'une entente de compensation relative à l'habitat du poisson soit nécessaire pour s'assurer que le Projet ne causera aucune « perte nette » de la productivité de l'habitat du poisson.

4.1.3 Photos du site

L'**Annexe 15** montre des photos du secteur du Projet, y compris les caractéristiques environnementales du site du Projet.

4.2 Utilisation des eaux navigables

4.2.1 Utilisation actuelle des voies navigables

Il n'existe aucune voie navigable à l'intérieur du site du Projet au sens de *la Loi sur la protection des eaux navigables* fédérale. Le fleuve Saint-Laurent constitue une importante voie navigable pour les navires commerciaux et les bateaux de plaisance, et, par suite de la construction d'une infrastructure de prise d'eau et de rejet d'eau traitée, représente le seul cours d'eau à être potentiellement affecté par le Projet. La navigation commerciale se limite en grande partie au canal Beauharnois situé au sud de l'île de Valleyfield sur le Saint-Laurent, tandis que la navigation de plaisance est répandue dans la partie principale et les chenaux du fleuve Saint-Laurent. Comme les activités proposées du Projet se limiteront aux berges du fleuve Saint-Laurent, on ne prévoit pas qu'il faudra obtenir une approbation en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*.

4.2.2 Les pêches dans le secteur

Il n'existe aucune pêche commerciale ni pêche aborigène et de subsistance dans les cours d'eau sur le site. Historiquement, la pêche commerciale était répandue dans le fleuve Saint-Laurent, mais cette activité se limite actuellement à la capture du poisson-appât. Aucune pêche de subsistance n'est attestée sur le Saint-Laurent dans un rayon de 25 kilomètres du site du Projet; par contre, la pêche récréative est présente partout sur le fleuve.

DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

1. Agence forestière de la Montérégie, 2001. *Plan de protection et de mise en valeur des forêts privées de la Montérégie*. 442 pages+documents connexes.
2. Armellin et Mousseau, 1998. *Synthèse des connaissances sur les communautés biologiques du secteur d'étude Valleyfield-Beauharnois : Zones d'intervention prioritaire 3 et 4* Environnement Canada - région du Québec, Conservation de l'environnement, Centre Saint-Laurent, 1998. 216 pages.
3. Bériault, A. et G. Simard, 1978. *Carte hydrogéologique de l'île de Montréal et des îles Perrot et Bizard*. Service de la cartographie. Service des eaux souterraines. Direction générale des eaux. Ministère des Richesses naturelles.
4. BirdLife International, 2004. *Zones importantes pour la conservation des oiseaux du Canada*. Mise en ligne le 14 août 2007. [<http://www.ibacanada.com/index.html>].
5. Daniel Arbour & Associés, 2004. *Plan d'utilisation du sol*. Municipalité de Les Cèdres. Échelle 1:12 500.
6. Environnement Canada, 2002. *Portrait de la biodiversité du Saint-Laurent*. Mise en ligne le 14 août 2007. [http://www.qc.ec.gc.ca/faune/biodiv/fr/table_mat.html].
7. Environnement Canada, 2004. *Normales climatiques canadiennes 1971-2000*. Les Cèdres (Québec). Mise en ligne le 14 août 2007. [http://www.climate.weatheroffice.ec.gc.ca/climate_normals/index_f.html?&].
8. Environnement Canada, 2006a. *Espèces en péril*. Mise en ligne le 14 août 2007. [http://www.speciesatrisk.gc.ca/default_f.cfm].
9. Environnement Canada, 2006b. *Atlas de conservation des terres humides*. Mise en ligne le 14 août 2007. [http://lavoieverte.qc.ec.gc.ca/faune/AtlasTerresHumides/html/AtlasTerresHumides_f.html].
10. Gouvernement du Canada, *Loi sur les pêches* (L.R. 1985, c. F-14)
11. Gouvernement du Canada, *Loi de 1994 sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs*, (1994, c. 22)
12. Gouvernement du Canada, *Loi sur la protection des eaux navigables* (L.R. 1985, c. N-22)
13. Golder Associates Ltd. 2006. *Geotechnical Engineering Input to Feasibility Study. Proposed Intermodal Terminal Les Cèdres*, Quebec. 34 pages + annexes.

14. Hosie, R.C. 1979. *Native Trees of Canada*. Ministre des Approvisionnement et Services Canada.
15. Affaires indiennes et du Nord canadien, Canada, 2003. *Guide des collectivités indiennes et inuit du Québec*. Mise en ligne le 14 août 2007. [http://www.ainc-inac.gc.ca/qc/gui/index_f.html].
16. Lajoie, P. et P. Stobbe, 1951. *Étude des sols des comtés de Soulanges et de Vaudreuil dans la province de Québec*. Service des fermes expérimentales, ministère fédéral de l'Agriculture, en collaboration avec le ministère de l'Agriculture de Québec et le Collège Macdonald, Université McGill. 73 pages.
17. Ministère des Ressources naturelles du Québec, 2000. *Carte topographique 31G08-200-102. Salaberry-de-Valleyfield*. Échelle 1:20 000.
18. Ministère des Ressources naturelles et de la Faune Québec, 2007. *Cartes écoforestières*. Consultation sur place. Échelles variées.
19. Municipalité régionale de comté (MRC) de Vaudreuil-Soulanges, 2003. *Schéma d'aménagement révisé*. 452 pages.
20. Ressources naturelles Canada, 2007. *Atlas du Canada*. Mise en ligne le 29 décembre 2007. [http://atlas.nrcan.gc.ca/site/francais/survey/index.html/document_view?entry_point=http://atlas.nrcan.gc.ca/site/english/index.html].
21. Robitaille, J., 1998. *Bilan régional–Valleyfield-Beauharnois. Zones d'intervention prioritaire 3 et 4*. Environnement Canada – région du Québec, Conservation de l'environnement, Centre Saint-Laurent, 85 pages.
22. Robitaille, J., 1999 . *Bilan régional–Portion Lac des Deux-Montagnes. Zone d'intervention prioritaire 24*. Environnement Canada – région du Québec, Conservation de l'environnement, Centre Saint-Laurent, 74 pages.
23. Statistique Canada, 2001.
24. Technorem. 2006. *Complementary Soil and Water Environmental Characterization, Les Cèdres Property, Quebec*. 8 pages + annexes.
25. U.S. Fish & Wildlife Service, 2001. *Atlantic Flyway Map*. Mise en ligne le 14 août 2007. [http://library.fws.gov/Pubs/atlantic_flywaymap%20_bw.pdf].