

Le 21 septembre 2004

PAR TÉLÉCOPIEUR : (418) 643-9474

**Madame Danielle Dallaire**  
**Bureau des audiences publiques sur l'environnement**  
Édifice Lomer-Gouin  
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10  
Québec (Québec) G1R 6A6

**Objet : Projet d'augmentation de la capacité de l'oléoduc par Pipelines Trans-Nord Inc**  
**Travaux dans le parc d'Oka**  
**N/Réf. : L01637A**

---

Madame,

Suite à la réception de votre correspondance du 16 septembre dernier relativement aux estimations budgétaires des alternatives de station de pompage et de remplacement dans les secteurs de Deux-Montagnes et de Boisbriand, Pipelines Trans-Nord Inc. (PTNI) désire apporter les précisions suivantes :

*Station de pompage additionnelle dans le secteur du parc d'Oka*

Une estimation budgétaire détaillée des coûts de construction, d'opération et d'entretien d'une telle station n'a pas été effectuée, les données préliminaires indiquant qu'il était nettement irréaliste d'envisager une telle solution.

Basée sur l'information tirée du réaménagement de stations de pompage existantes et de la construction de nouveaux postes dans le cadre du présent projet, PTNI estime les coûts d'immobilisation associés à l'aménagement d'une nouvelle station de pompage en amont du parc d'Oka, entre 5,5 M\$ et 6 M\$. À cela, il faudrait ajouter les coûts reliés à l'acquisition de terrain et l'aménagement d'une nouvelle alimentation électrique à haut voltage.

Pour ce qui est des coûts d'exploitation, en guise d'exemple, les coûts anticipés en terme de consommation énergétique pour le poste Como (poste de pompage existant de l'autre côté du lac des Deux-Montagnes) sont d'environ 1 million \$ pour l'année 2005. Il s'agit de coûts récurrents qui ne comprennent pas les coûts de suivi et d'entretien des équipements, du bâtiment, ni du terrain.

*Augmentation de diamètre de l'oléoduc immédiatement à l'est*

À nouveau, les coûts budgétaires détaillés n'ont pas été produits pour cette alternative, laquelle présente d'entrée de jeu des contraintes sociales, environnementales et techniques plus complexes rendant cette option irréaliste.

Nous vous référons à l'extrait de plan 1904-05 (ci-joint) présentant le tracé de l'emprise actuelle de PTNI sur fond de photographie aérienne. Ce plan donnera un aperçu du développement presque complet (principalement résidentiel et par endroit, institutionnel, commercial ou industriel) subi aux abords de la servitude de PTNI au fil des ans.

.../2

740, rue Notre-Dame  
Bureau 900  
Montréal QC H3C 3X6  
CANADA

Tél. : (514) 337-2462  
Fax : (514) 281-1632  
www.cima.ca

# CIMA+ JOHNSTON VERMETTE

Consortium

Madame Danielle Dallaire, BAPE

-2-

Le 21 septembre 2004

Le remplacement de la conduite plus à l'est nécessiterait des investissements considérablement plus importants. Contrairement au tracé envisagé le long de la route des Collines, cette alternative exigerait :

- Deux traverses supplémentaires de l'autoroute 640 ;
- Une traverse de la voie ferrée du Canadien National servant au train de banlieue Montréal-Deux-Montagnes ;
- Une traverse du cours d'eau du Chêne (cours d'eau plus important que ceux retrouvés le long de la route des Collines) incluant le remplacement d'une vanne motorisée à cet endroit ;
- Plusieurs traverses additionnelles (quelque 122 enregistrements de traverses sont recensés au répertoire de traverses de PTNI, chacun de ces enregistrements pouvant comprendre plusieurs ouvrages tels que rues, aqueducs, égouts, lignes électriques, etc.) ;
- La mise en place de l'oléoduc sous la chaussée existante à plusieurs endroits ;
- Des frais de réfection plus importants en raison des aménagements riverains qu'on y retrouve ;
- Des frais de compensation supérieurs aux riverains en raison des inconvénients qu'entraîneraient la construction et l'utilisation d'emprises temporaires nécessaires.

Ces enjeux techniques portent à croire à des coûts unitaires anticipés entre 300 à 400 % pour le remplacement de l'oléoduc sur une longueur équivalente (près de 5,8 km) plus à l'est (à l'est de la 29<sup>e</sup> avenue à Sainte-Marthe-sur-le-Lac) par rapport à ceux anticipés pour la relocalisation le long de la route des Collines. PTNI estime que les investissements requis se chiffrent entre 9 M\$ et 12 M\$.

À nouveau, ces deux alternatives n'ont pas été étudiées de façon détaillée d'autant plus que dans chaque cas :

- Elles ne satisfont pas aux objectifs du MRNFP de relocaliser l'oléoduc plus au nord dans le parc ;
- Elles auraient pour effet d'augmenter les pressions d'opération à l'intérieur du parc (quoique les conduites soient en mesure de résister à cette augmentation, il s'agit là d'un facteur technique additionnel à considérer dans l'exploitation d'un pipeline).
- Elles vont à l'encontre des prémisses de base utilisées par PTNI pour la conception ; prémisses qui favorisent le remplacement de conduites le plus près possible en amont des postes de pompage en raison de contraintes hydrauliques lors du démarrage des pompes à haute capacité.

Nous espérons le tout à votre entière satisfaction et veuillez agréer, Madame, nos sincères salutations.

Emile Parent ing.

ÉP/ml

p.j. (Extrait du plan de tracé 1904-05)



Extrait du plan M-1904-05,  
TRACÉ SAINT-EUSTACHE, SAINT-JOSEPH-DU-LAC, DEUX-MONTAGNES ET SAINTE-MARTHE-SUR-LE-LAC  
Bornes 19.13 à 23.93,  
Pipelines Trans-Nord Inc., mars 2002  
Photographie aérienne prise en 1999.  
Échelle approximative : 1 : 15 000  
CIMA+, 04-09-20