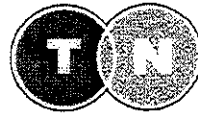

PR1

Augmentation de la capacité de l'oléoduc
dans le secteur du parc d'Oka

Oka

6211-18-008



Pipelines Trans-Nord Inc.

AVIS DE PROJET

AU MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC

AUGMENTATION DE LA CAPACITÉ DU RÉSEAU

SECTEUR DU PARC D'OKA

URGEL DELISLE & ASSOCIÉS INC.
Experts-conseils
Agriculture, foresterie et environnement

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES FIGURES	ii
1. PROMOTEUR.....	1
2. CONSULTANTS MANDATÉS PAR PTNI	1
3. TITRE DU PROJET	3
4. OBJECTIFS ET JUSTIFICATIONS DU PROJET.....	3
5. LOCALISATION DU PROJET	7
6. CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DU PROJET	7
7. DESCRIPTION DU MILIEU ET ÉLÉMENTS PARTICULIERS	9
7.1 Description générale du milieu.....	9
7.2 Éléments particuliers	10
8. PROPRIÉTÉ DES TERRAINS	11
9. PRINCIPALES RÉPERCUSSIONS APPRÉHENDÉES.....	12
9.1 Ressource sol	12
9.2 Ressource eau.....	12
9.3 Ressource air.....	13
9.4 Ressources biologiques.....	13
9.5 Aspects socio-économiques	14
10. CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET ET COÛTS	15
11. PHASES ULTÉRIEURES ET PROJETS CONNEXES	15
12. CONSULTATIONS	15
13. CERTIFICAT RELATIF À L'AVIS DE PROJET.....	16

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Réseau existant de PTNI..... 4

Figure 2 : Travaux projetés (projet global)..... 6

Figure 3 : Zone d'étude proposée..... 8

1. PROMOTEUR

Le promoteur du projet est la compagnie Pipelines Trans-Nord Inc. (PTNI).

La personne responsable de la coordination et de la direction du projet est M. Mitch Glass. Ses coordonnées sont les suivantes :

M. Mitch Glass, P. Eng.
Manager – Field Services
Pipelines Trans-Nord Inc.
45 Vogell Road, suite 310
Richmond Hill (Ontario)
L4B 3P6

Téléphone : (905) 770-3353 poste 290

Télécopieur : (905) 770-8675

Courriel : mglass@tnpi.ca

PTNI a été créée en 1949 en vertu d'une loi spéciale du Parlement pour assurer le transport sûr et efficace des produits de pétrole raffinés des raffineries vers les terminaux commerciaux du sud de l'Ontario et du Québec. PTNI expédie chaque jour quelque 30 000 m³ de carburant aux terminaux de stockage en vrac d'Ottawa, Cornwall, Kingston, Belleville, Toronto, Oakville et Clarkson. La société approvisionne également trois grands aéroports canadiens soit ceux de Montréal, Mirabel et Toronto.

2. CONSULTANTS MANDATÉS PAR PTNI

PTNI a retenu les services de la firme Monaghan, Marshall, Macklin (MMM) pour la coordination générale du projet, incluant les tronçons du projet situés en Ontario et au Québec.

Le responsable du projet chez MMM est M. Tom Chang et ses coordonnées sont les suivantes :

M. Tom Chang, P. Eng.
Senior Project Manager Partner
Monaghan, Marshall, Macklin
80 Commerce Valley Dr. East
Thornhill (Ontario)
L3T 7N4

Téléphone: (905) 882-4211 poste 215
Télécopieur: (905) 882-0055
Courriel : changt@mmm.ca

Pour le tronçon québécois du projet, MMM a mandaté le consortium CIMA+ Johnston-Vermette pour la coordination du projet et l'ingénierie. Les responsables de ce consortium sont MM. Émile Parent et David Johnston et leurs coordonnées sont les suivantes :

Consortium CIMA+ Johnston-Vermette
3400, boul. du Souvenir, bur. 600
Laval (Québec)
H7V 3Z2

Téléphone : (514) 337-2462
Télécopieur : (450) 682-1013
Courriel : emile.parent@cima.ca
Courriel : JV@johnston-vermette.com

De son côté, le consortium CIMA+ Johnston-Vermette a retenu les services de la firme d'experts-conseils Urgel Delisle & associés inc. (UDA) pour la préparation de l'étude d'impact devant être réalisée pour la partie du projet située à l'intérieur du parc d'Oka. Les firmes MMM et Cima+Johnston-Vermette participent également à la préparation de l'avis de projet et de l'étude d'impact.

Le responsable du projet chez UDA est M. Claude Veilleux, ing. & agr. M. Veilleux sera la personne à contacter pour toute question touchant l'étude d'impact. Celui-ci peut être rejoint aux coordonnées suivantes :

M. Claude Veilleux, ing. & agr.
Urgel Delisle & associés inc.
426, Chemin des Patriotes
Saint-Charles-sur-Richelieu (Québec)
J0H 2G0

Téléphone : (450) 584-2207
Télécopieur : (450) 584-2523
Courriel : cveilleux@udainc.com

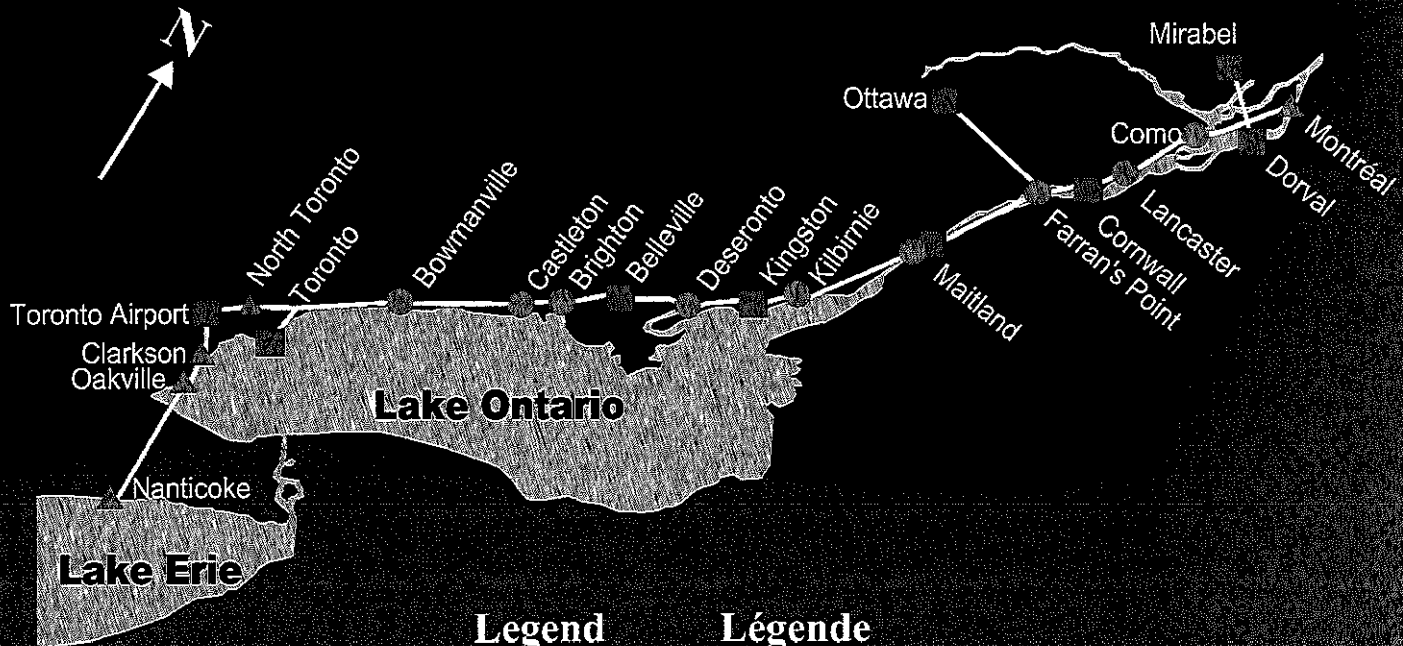
3. TITRE DU PROJET

Le titre du projet faisant l'objet du présent avis porte le nom de « Pipelines Trans-Nord Inc. – Augmentation de la capacité du réseau – Secteur du parc d'Oka ».

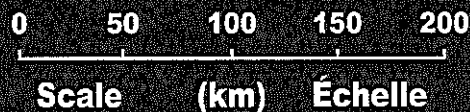
4. OBJECTIFS ET JUSTIFICATIONS DU PROJET

Projet global (Québec et Ontario)



Le réseau actuel des oléoducs PTNI constitue le principal mode de transport vers les marchés des produits raffinés à partir des raffineries et des terminaux situés à Nanticoke, Oakville, Clarkson, Toronto et Montréal. De manière générale, les produits de l'Ontario sont acheminés par l'oléoduc principal vers l'est jusqu'à Farran's Point puis, de là, vers le nord jusqu'à Ottawa par le latéral Ottawa. À partir de Montréal, les produits sont acheminés vers l'ouest jusqu'à Farran's Point, puis vers le nord, jusqu'à Ottawa par le latéral Ottawa. Plusieurs dépôts de stockage sont approvisionnés le long du tracé. La figure 1 montre le réseau existant de PTNI.



Legend	Légende
Pump & meter station	Station de pompage & mesurage
Pump station	Station de pompage
Meter station	Station de mesurage
Trans-Northern Pipeline	Pipeline Trans-Nord



LÉGENDE :

 Pipelines Trans-Nord Inc.	Projet: AUGMENTATION DE LA CAPACITÉ DU RÉSEAU SECTEUR PARC D'OKA	Titre: Réseau existant de PTNI
 URGEL DELISLE & ASSOCIÉS INC. Experts-conseils Agriculture, foresterie et environnement	Préparé par: Réjean Racine, ing. & agr. Dessiné par: Patrick Gravel, dess. Vérifié par: Réjean Racine, ing. & agr. Référence: Croquis PTNI Échelle approx.: Aucune	Date: 03-11-03 Figure: 1 Fichier: 3315cg03.dwg

Afin de répondre aux besoins de sa clientèle, PTNI projette :

- l'accroissement de la capacité de son réseau entre Montréal et Farran's Point (Ontario);
- l'inversion du sens d'écoulement entre Farran's Point et Clarkson Junction à Mississauga (Ontario).

Au Québec

Au Québec, le projet consiste à augmenter la capacité de transport entre Montréal et la frontière Québec / Ontario. Cela suppose le remplacement de 2 tronçons de l'oléoduc existant de 273,1 mm (10" de diamètre) par un oléoduc de 406,4 mm (16"). PTNI modernisera également deux de ses stations de pompage, soit celle de Montréal et de Como.

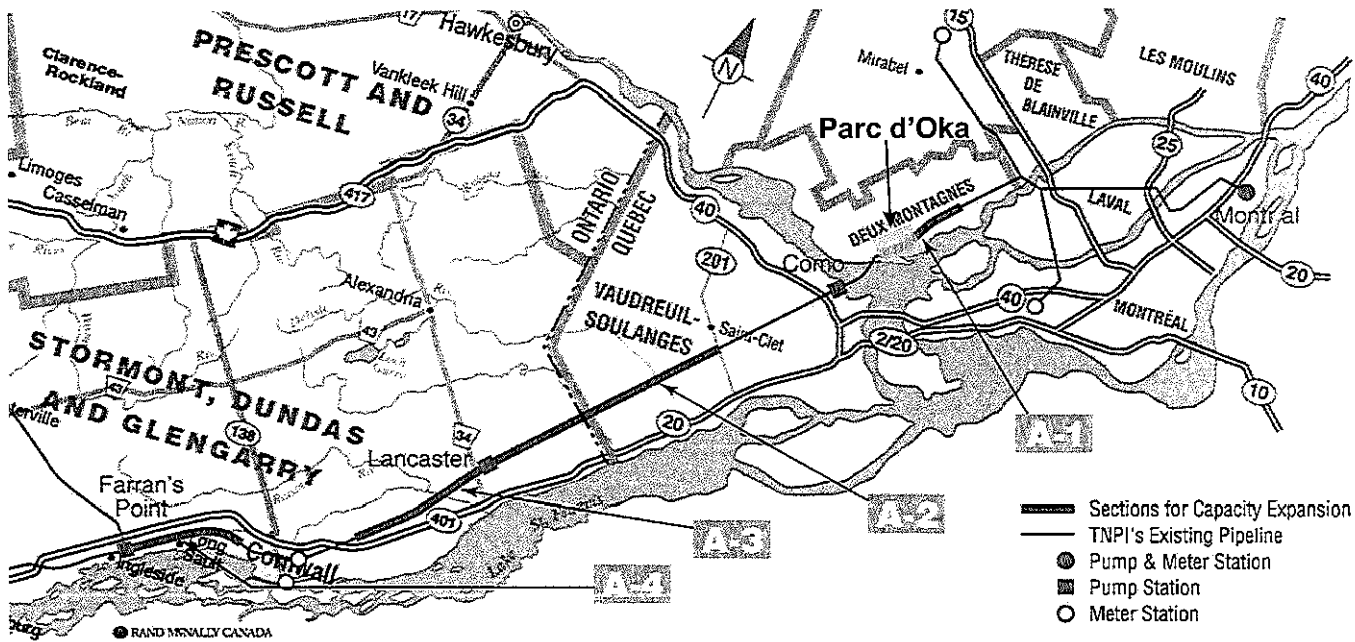
Les deux tronçons touchés par les travaux seront :

- A-1 : entre la rue des Pins (Sainte-Marthe-sur-le-Lac) et la limite ouest du parc d'Oka (à Oka) sur une distance d'environ 11,4 km;
- A-2 : des environs de la route 201 à Saint-Clet vers l'ouest jusqu'à la frontière Québec / Ontario, en passant également par les municipalités de Saint-Polycarpe, Sainte-Justine-de-Newton et Saint-Télesphore, sur une distance d'environ 18 km.



Secteur du Parc d'Oka

De façon générale dans le projet du Québec, le remplacement des conduites existantes se fera à l'intérieur de l'emprise existante de PTNI, sauf pour une section située dans le parc d'Oka (à l'intérieur du tronçon A-1) où la servitude serait déplacée. Étant donné que cette nouvelle localisation se fera sur une distance de plus de 2 km, une étude d'impact est donc nécessaire en vertu de l'article 31 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., r.Q-2). La figure 2 montre les tronçons A-2 et A-1 ce dernier incluant le secteur du parc d'Oka.

Le déplacement de la servitude à l'intérieur des limites du parc d'Oka fait suite à une demande de la Société de la faune et des parcs du Québec (FAPAQ) qui est responsable du parc d'Oka. Le tracé proposé fait suite à diverses rencontres tenues à ce sujet entre notamment les représentants de PTNI et de la FAPAQ.



LÉGENDE :

 <p>Pipelines Trans-Nord Inc.</p>	<p>Projet:</p> <p>AUGMENTATION DE LA CAPACITÉ DU RÉSEAU</p> <p>SECTEUR PARC D'OKA</p>	<p>Titre:</p> <p>Travaux projetés (projet global)</p>
 <p>URGEL DELISLE & ASSOCIÉS INC. Experts-conseils Agriculture, foresterie et environnement</p>	<p>Préparé par: Réjean Racine, ing. & agr. Dessiné par: Patrick Gravel, dess. Vérfié par: Réjean Racine, ing. & agr.</p> <p>Référence: Marshall, Macklin, Managhan / Cima + J-Vermette Échelle approx.: Aucune</p>	<p>Date: 03-11-03</p> <p>Figure: 2</p> <p>Fichier: 3315cg03.dwg</p>

5. LOCALISATION DU PROJET

Étant donné que le déplacement de la servitude fait suite à une demande des propriétaires du parc d'Oka, le nouveau tracé devait cependant se situer à l'intérieur même des limites de ce parc. Suite à plusieurs discussions entre les représentants de PTNI et de la FAPAQ, le tracé privilégié est celui appelé « Route des Collines ». De façon plus précise, ce tracé serait localisé dans l'accotement du Chemin de la Plage et de la Route des Collines (voir figure 3).

La figure 3 montre également la zone d'étude proposée qui, en plus d'englober une partie du parc d'Oka, inclut également la route 344 au nord de ce dernier. La zone d'étude est située principalement dans la municipalité d'Oka et en moindre importance dans les municipalités de Saint-Joseph-du-Lac et de Pointe-Calumet. Toutes ces municipalités font partie de la MRC de Deux-Montagnes.

6. CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DU PROJET

Selon les études techniques réalisées jusqu'à présent, les caractéristiques techniques du nouveau tracé projeté (Route des Collines) seraient les suivantes :

- nombre de conduite : 1
- diamètre extérieur de la conduite : 406,4 mm (16")
- longueur totale : env. 6 950 m
- matériaux et épaisseur de la conduite : acier; 7,14 mm
- pression maximale d'opération : 8 275 kPa (1 200 psi)
- largeur de l'emprise permanente : à déterminer
- largeur de l'aire de travail temporaire contiguë à l'emprise permanente : à déterminer
- aires de travail supplémentaires de part et d'autre des obstacles à franchir : à déterminer
- structure hors sol : aucune



URTEL DELISLE & ASSOCIÉS INC.
Experts-conseils
Agriculture, foresterie et environnement

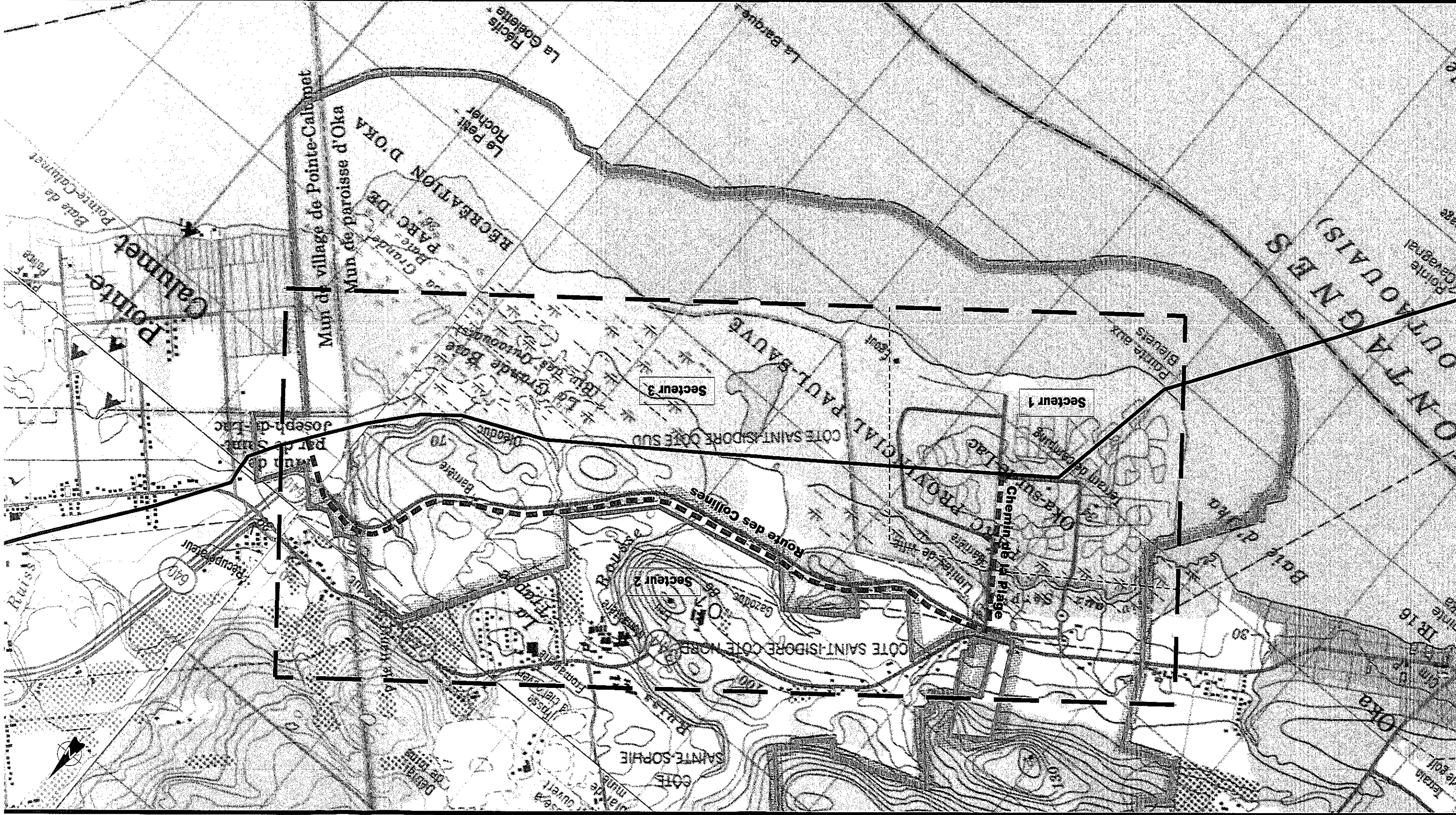
Pipelines Trans-Nord Inc.



Légende :

- Zone d'étude proposée
- Limite du parc d'Oka
- Emprise PTNI actuelle
- Tracé proposé (FAPAQ / PTNI)
- Limite de secteurs

Préparé par :	Réjean Racine, ing. & agr.
Dessiné par :	Patrick Gravel, dess.
Vérifié par :	Réjean Racine, ing. & agr.
Fichier(s) :	3315c903.dwg-3
Date :	03-11-03
Echelle approx. :	1:25 000
Titre :	Zone d'étude proposée
Projet :	AUGMENTATION DE LA CAPACITÉ DU RÉSEAU SECTEUR PARC D'OKA
Dossier :	03-33-15-02
Figure :	3
Référence :	Tomo 31G8 31G9 31H5 et 31H12



7. DESCRIPTION DU MILIEU ET ÉLÉMENTS PARTICULIERS

Cette section présente une description sommaire du milieu ainsi que les éléments particuliers s'y retrouvant.

7.1 Description générale du milieu

La zone d'étude est bornée au sud par le lac des Deux-Montagnes, à l'ouest par la limite du parc d'Oka, au nord par la route 344 et à l'est par la limite du parc d'Oka.

La zone d'étude peut être divisée en trois grands secteurs soit :

- secteur 1 : situé à l'extrémité ouest de la zone d'étude;
- secteur 2 : situé entre le chemin des Collines et l'extrémité nord de la zone d'étude;
- secteur 3 : englobant le reste de la zone d'étude.

Secteur 1

Le secteur 1 englobe la partie sud-ouest de la zone d'étude et correspond au secteur du parc d'Oka réservé à la villégiature où l'on y retrouve le centre administratif du parc ainsi que des équipements à caractère récréatif (camping, routes d'accès, plage, stationnement, équipements sanitaires et autres). L'accès à ces installations peut se faire par la route 344 et/ou la Route des Collines.

Secteur 2

Le secteur 2 est en partie boisé, en partie en friche et en partie cultivé. Les principales cultures rencontrées sont les cultures horticoles, les céréales, le maïs et le foin. Le long de la route 344, on dénote la présence de résidences et de commerces, d'une institution d'enseignement et de l'Abbaye Cistercienne de Notre-Dame-du-Lac. Il y a également présence d'un développement résidentiel dans la partie nord-est du secteur 2. La compagnie TransCanada Pipelines qui

exploite le réseau de Gazoduc TQM au Québec possède une emprise qui est localisée généralement entre la route 344 et la Route des Collines.

Secteur 3

Le secteur 3 est majoritairement boisé avec présence de nombreux sentiers (sentiers pédestres et de ski de fond et piste cyclable), de lacs et de zones marécageuses.

7.2 Éléments particuliers

Selon les informations colligées à ce jour, la zone d'étude présente certains éléments particuliers qui devront être analysés dans le cadre de l'étude d'impact.

Camping

À l'extrémité sud-ouest de la zone d'étude (secteur 1) se trouve le camping du parc d'Oka qui compte plusieurs terrains reliés par divers sentiers et routes. Ce camping comprend également un terrain de stationnement et une plage publique. Une attention particulière devra être apportée pour la partie du tracé traversant ce secteur.

Pistes et sentiers

Plusieurs pistes cyclables, sentiers pédestres, sentiers de ski de fond et de raquette sont présents à l'intérieur des limites du parc d'Oka. La principale piste cyclable du parc est asphaltée et elle est également utilisée comme sentier de randonnée pédestre l'été et comme sentier de ski de fond l'hiver. Il y a également présence d'une tour d'observation et d'une passerelle flottante dans le secteur de la Grande-Baie.

Habitats

En plus de la présence du lac de la Sauvagine et du secteur de la Grande-Baie, on retrouve un certain nombre de cours d'eau et d'habitats aquatiques principalement à l'intérieur des limites du parc d'Oka. Certaines sections boisées du parc sont inondées dû notamment à la présence de barrages de castors. La présence de ces plans d'eau et milieux humides (présentant à la fois des contraintes environnementales et techniques) sera prise en considération dans le cadre de la préparation de l'étude d'impact.

Potentiel archéologique

Les études archéologiques réalisées à l'heure actuelle démontrent un bon potentiel archéologique préhistorique et aucun potentiel archéologique historique pour le tracé proposé. Cet élément fera l'objet d'études plus détaillées dans l'étude d'impact.

8. PROPRIÉTÉ DES TERRAINS

Étant donné que le déplacement de la servitude ne sera situé qu'à l'intérieur du parc d'Oka, un seul propriétaire sera donc touché par l'étude d'impact. Il s'agit de :

La Société de la faune et des parcs Québec
Édifice Marie-Guyart
675, boul. René-Lévesque Est, 10^e étage, boîte 93
Québec (Qc)
G1R 5V7

Téléphone : (418) 521-3850

Télécopieur : (418) 644-9727

Courriel : www.fapaq.gov.qc.ca

À l'attention de : Mme Claudette Blais, vice-présidente au parc.

Le responsable du parc d'Oka est M. Bernard Désorcy, chargé de projet, que l'on peut rejoindre à la même adresse.

9. PRINCIPALES RÉPERCUSSIONS APPRÉHENDÉES

Les répercussions sur l'environnement, y compris les impacts de la construction de l'oléoduc proposé, seront identifiées et abordées dans le cadre de l'étude d'impact.

9.1 Ressource sol

Étant donné que l'oléoduc sera construit essentiellement dans l'accotement du chemin de la Plage et de la route des Collines, les impacts négatifs sur la ressource sol seront à toutes fins pratiques inexistant.

En vertu des études réalisées à ce jour, la localisation prévue sera à l'extérieur de l'accotement des routes à deux endroits, soit à la traverse du ruisseau Rousse et d'un tunnel servant au passage des skieurs de fond. À ces endroits particuliers, de même que tout le long du tracé, des mesures de mitigation générales et spécifiques seront prescrites pour tenir compte de la protection des ressources sol.

9.2 Ressource eau

Eaux souterraines

Il est anticipé que les travaux de construction de l'oléoduc n'auront aucun impact négatif sur la nappe phréatique et sur son utilisation. Il y a toujours les impacts résultant d'incidents (fuite possible d'hydrocarbures sur les équipements et la machinerie de construction, déversements fortuits lors des ravitaillements et de l'entretien des équipements par exemple) qui sont possibles. Ceux-ci sont généralement de faible ampleur et localisés. Les mesures devant être mises en place lors de la construction pour prévenir tout impact sur la nappe phréatique dans le voisinage de l'oléoduc seront précisées dans le cadre de l'étude d'impact.

Eaux de surface

Les travaux de construction ainsi que les installations prévues seront planifiées de façon à maintenir en tout temps le drainage de surface. L'étude d'impact permettra d'identifier les sources potentielles pouvant causer un impact sur les eaux de surface et indiquera les mesures à mettre en place.

À ce stade-ci du projet, peu ou pas d'impacts résiduels sont à prévoir quant à la ressource eau.

9.3 Ressource air

Poussière

La présence de poussière, par temps très sec, est susceptible d'affecter la qualité de l'air ambiant lors de la construction. De façon générale, les sources potentielles de poussière dans l'air ambiant pour un tel projet et les mesures correctrices appropriées sont bien connues. L'étude d'impact identifiera les sources potentielles de poussière ainsi que les actions correctrices à appliquer de sorte qu'aucun effet négatif relié à la poussière n'est envisagé lors de la construction de l'oléoduc.

9.4 Ressources biologiques

Végétation et faune en milieu terrestre

Étant presque exclusivement localisé dans l'accotement de routes, la construction prévue en milieu terrestre nécessitera un minimum de déboisement, ce qui aura pour effet de réduire grandement les impacts négatifs à ce niveau. Des ajustements ponctuels pourront être considérés pour tenir compte d'éléments particuliers.

Végétation et faune en milieu aquatique

Le projet prévu nécessitera la traversée de quelques petits cours d'eau. Les habitats aquatiques seront considérés dans l'étude d'impact. Ils seront caractérisés et des mesures spécifiques seront mises en place.

9.5 Aspects socio-économiques

Camping

Le tracé prévu traverse une section du camping du parc d'Oka. L'étude d'impact devra prévoir des mesures spécifiques au niveau de la cohabitation entre les campeurs et les travaux de construction inhérents à l'implantation de l'oléoduc.

Accès et circulation routière

Les impacts sur la circulation routière seront évidemment reliés à la période de construction. Une attention particulière devra être portée sur l'augmentation potentielle du trafic sur la route 344 étant donné que la circulation sur le chemin des Collines, donnant accès au camping du parc d'Oka, sera perturbée.

Niveau sonore

La construction d'un oléoduc implique l'utilisation d'équipements pouvant être une cause temporaire d'augmentation du niveau du bruit. Les mesures correctrices reliées au contrôle du bruit sont également bien connues et permettent généralement de maintenir des niveaux sonores acceptables.

Des sources potentielles de bruit lors de la construction et de l'exploitation de l'oléoduc seront évaluées dans l'étude d'impact et les mesures correctrices si requises y seront indiquées.

Impacts visuels

Une fois installé, l'oléoduc n'aura aucun impact négatif visuel étant donné qu'il sera enfoui. Aucune installation hors sol n'est prévue pour la partie du tracé déplacée à l'intérieur du parc d'Oka. De plus, étant donné que le tracé privilégié se fera principalement dans l'accotement de route existante, il n'y aura pas d'ouverture de nouveau corridor en milieu boisé de sorte que l'on peut prévoir qu'il n'y aura aucun impact négatif visuel.

10. CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET ET COÛTS

Sous réserve des autorisations réglementaires et gouvernementales, la période des travaux prévue pour cette partie du projet sera de la mi-août à la mi-octobre 2004. L'évaluation des coûts de construction actuelle est de 3,3 M \$. Des études technico-économiques plus approfondies seront réalisées pour valider ces coûts.

11. PHASES ULTÉRIEURES ET PROJETS CONNEXES

Tel que mentionné précédemment à la section 4, cette partie du projet fait partie d'un plus vaste projet visant l'augmentation de la capacité du pipeline de PTNI entre Montréal et la frontière Québec / Ontario (au Québec). Aucune phase ultérieure n'est prévue.

12. CONSULTATIONS

Consultations publiques

Des consultations publiques touchant l'ensemble du projet (incluant la partie située à l'intérieur des limites du parc d'Oka) ont été réalisées à date. Ces consultations incluaient notamment un préavis public conformément aux exigences de la Partie II de la loi sur l'ONE et des portes ouvertes tenues à Saint-Joseph-du-Lac et à Saint-Clet. Les détails concernant ces consultations publiques seront fournis dans l'étude d'impact.

Consultations d'organismes

Plusieurs rencontres ont également été tenues avec la FAPAQ pour la partie du projet touchant plus spécifiquement le déplacement de la servitude à l'intérieur du parc d'Oka. Le tracé privilégié par la FAPAQ et PTNI a également fait l'objet d'un accord de la table d'harmonisation du parc national d'Oka comptant la majorité des intervenants environnementaux de la région. L'étude d'impact fournira plus de détails à cet effet.

Les organismes consultés dans le cadre du projet seront listés dans l'étude d'impact.

13. CERTIFICAT RELATIF À L'AVIS DE PROJET

Nous certifions que tous les renseignements contenus au présent avis de projet relatif à l'augmentation de la capacité du réseau de PTNI – secteur du parc d'Oka, sont exacts et au meilleur de notre connaissance.



Claude Veilleux, ing. & agr.

Le 3 novembre 2003

K:\3315\3315AV01.DOC