

## **Étude du tracé et de ses impacts**

## 8. ÉTUDE DU TRACÉ ET DE SES IMPACTS

L'analyse comparative du tracé actuel et du tracé alternatif réalisée au chapitre précédent a permis de confirmer le tracé de la route des Collines comme étant celui de moindre impact. Le présent chapitre décrit le tracé retenu et traite de la méthodologie d'identification et d'évaluation des impacts ainsi que de l'évaluation proprement dite des impacts du projet.

### 8.1 Description du tracé retenu

Le tracé retenu est localisé sur les plans photomosaïques fournis à l'annexe E du Volume 2. Le tracé prend son origine à la vanne de sectionnement existante de PTNI située à une cinquantaine de mètres au sud-ouest de la route du Camping. Entre cette vanne de sectionnement et la route de la Plage, la conduite sera installée dans l'emprise existante de PTNI au nord de la conduite existante et en bordure du pavage de la route du Camping. Cette section représente une longueur d'environ 500 m. Par la suite, le tracé quitte l'emprise existante de PTNI et bifurque vers le nord pour emprunter la route de la Plage jusqu'à la route des Collines. La conduite sera installée du côté ouest de la route de la Plage en alternance sur l'accotement ou sous le pavage de la route en bordure immédiate de l'accotement. Ce tronçon représente une longueur d'environ 1,1 km. Par la suite, le tracé traverse et longe en direction est la route des Collines jusqu'à l'emprise de Gazoduc TQM. Cette section représente quant à elle une longueur d'environ 5,2 km. La conduite sera installée sur l'accotement nord de la route. Tous les cours d'eau se trouvant sur le tracé seront franchis en installant la conduite au-dessus des ponceaux à l'exception du ruisseau Rousse où la conduite sera installée à environ 10 m de l'extrémité nord du ponceau passant sous la route des Collines. Rendu à l'emprise de Gazoduc TQM, le tracé retransverse la route des Collines et se dirige en direction sud pour aller rejoindre l'emprise de PTNI. Cette portion de tracé totalise environ 370 m.

D'une longueur d'environ 7,1 km, le tracé est entièrement situé à l'intérieur des limites du parc d'Oka. Mis à part la portion du tracé le long de la route des Collines dans la municipalité de Saint-Joseph-du-Lac, le tracé est entièrement localisé en zone non agricole. Le tableau 8.1 présente les caractéristiques du tracé en termes de longueur, utilisation des terrains adjacents et franchissements.

**TABLEAU 8.1: CARACTÉRISTIQUES DU TRACÉ**

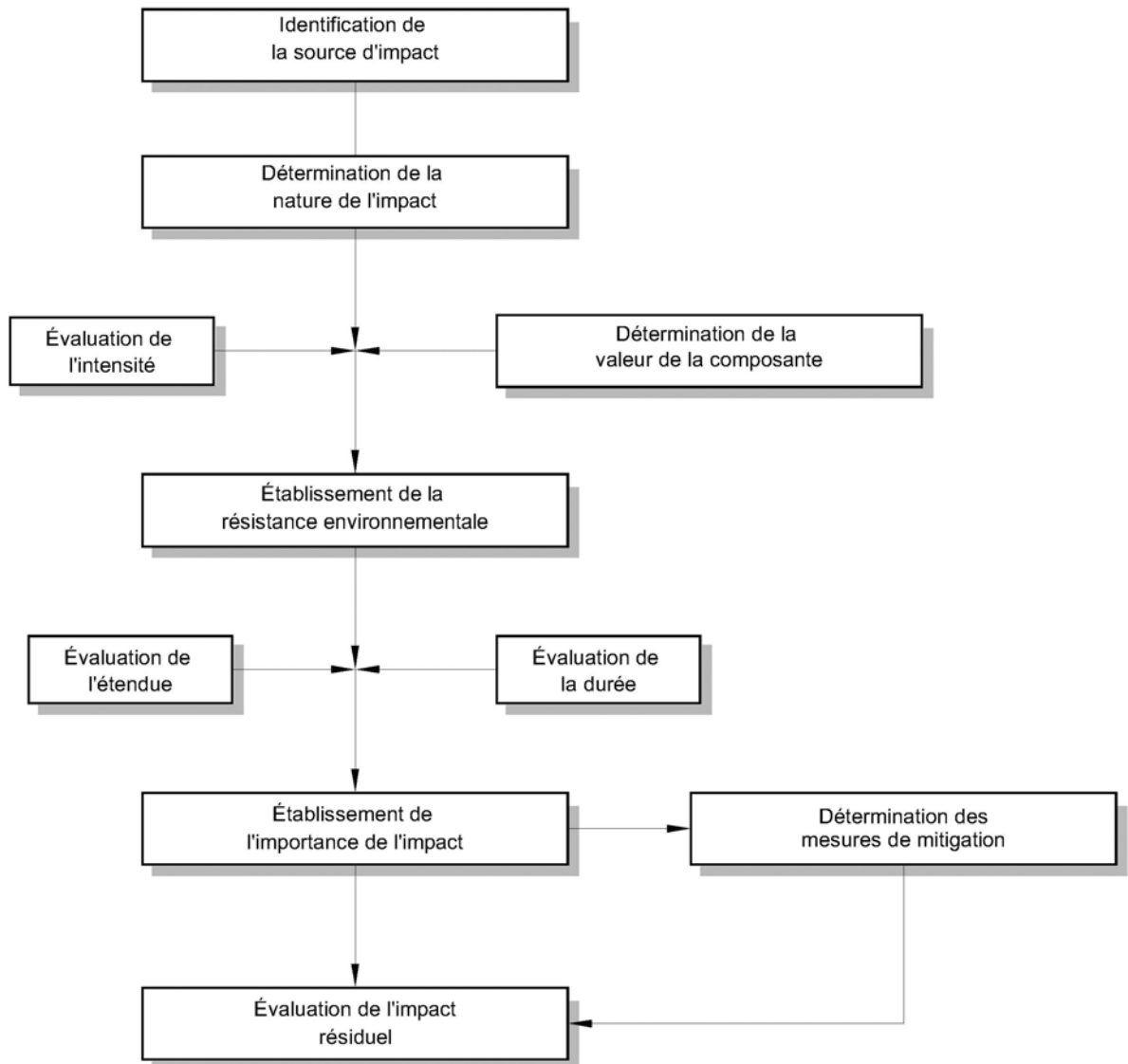
UTILISATION DES SUPERFICIES AFFECTÉES ET LOCALISATION	UTILISATION DES TERRAINS ADJACENTS À LA ZONE DE TRAVAIL	LONGUEUR (km)
• Emprise de PTNI entre la vanne de sectionnement et le chemin de la Plage	• Terrain de camping et boisé de part et d'autre de l'emprise.	<b>0,52</b>
• Accotement ouest ou sous le pavage de la route de la Plage en bordure de l'accotement.	• Terrain de camping et boisé de part et d'autre de la route.	0,48
	• Guérite et boisé des deux côtés de la route de la Plage.	0,14
	• Boisé (secteur de la rivière aux Serpents).	0,19
	• Friche arbustive.	0,23
	<b>Sous-total</b>	<b>1,04</b>
• Accotement nord de la route des Collines (terrain en friche).	• Friche arbustive	2,21
	• Friche herbacée	0,16
	• Boisé	2,78
	• Route des collines	0,03
	<b>Sous-total</b>	<b>5,18</b>
• Terrain en friche arbustive entre la route des Collines et l'emprise de PTNI	• Friche arbustive	0,34
	• Route des Collines	0,04
	<b>Sous-total</b>	<b>0,38</b>
<b>GRAND TOTAL</b>		<b>7,12</b>
<b>FRANCHISSEMENTS <sup>(1)</sup></b>		<b>NOMBRE</b>
• Route des Collines et piste cyclable		2
• Cours d'eau; rivière aux Serpents et ruisseau Rousse		2
<b>TOTAL</b>		<b>4</b>

<sup>(1)</sup> Des sentiers pédestres et de ski de fond seront croisés lors de l'exécution des travaux. Environ dix sentiers seront touchés par les travaux.

## 8.2 Méthodologie d'identification et évaluation des impacts

Le schéma de la figure 8.1 présente le cheminement suivi pour établir l'importance des impacts reliés au projet et évaluer les impacts résiduels sur les composantes de l'environnement.

**FIGURE 8.1: CHEMINEMENT DE L'ÉVALUATION D'UN IMPACT**



## Méthodologie

L'identification et l'évaluation des impacts prévus s'expriment en fonction de leur nature et de leur importance. La **nature** de l'impact réfère aux modifications subies par une composante de l'environnement et causées par les activités résultant de la construction, de l'exploitation ou de la présence du projet. L'**importance** de l'impact constitue le paramètre qui permet de porter un jugement global sur l'impact subi par une composante du milieu. La combinaison des indicateurs présentés ci-après permet de porter ce jugement.

- L'**intensité** de l'impact correspond au degré de perturbation que subit la composante de l'environnement considérée. Un impact d'intensité **élevée** détruit, met en cause l'intégrité ou diminue fortement la qualité de la composante. Un impact d'intensité **moyenne** modifie la composante ou en réduit quelque peu son utilisation ou sa qualité. Un impact de **faible** intensité altère quelque peu la composante sans modifier de façon perceptible son équilibre ou sa qualité. Advenant le cas où l'impact est **positif**, on réfère alors à un degré de bonification et les trois mêmes niveaux d'intensité sont utilisés pour juger cette fois de l'amélioration occasionnée par le projet sur la composante considérée.
- La **valeur** accordée à une composante de l'environnement correspond à l'importance relative de la composante considérée dans son environnement. Elle est déterminée d'une part par des spécialistes qui en évaluent la valeur intrinsèque définie par la qualité de la composante et l'intérêt qu'elle suscite. Les intérêts populaires, légaux et politiques visant la protection et la mise en valeur de l'environnement sont d'autre part considérés. La rareté ou l'abondance de la composante dans la région et sa valeur écologique, économique ou sociale sont autant de facteurs qui contribuent à la détermination de sa valeur. Trois niveaux sont considérés pour cet indicateur, soit les valeurs **forte**, **moyenne** et **faible**.
- L'**étendue** de l'impact vient qualifier la dimension spatiale de l'impact ou le nombre d'usagers de la composante touchée. On distingue des impacts d'étendue ponctuelle, locale ou régionale. Un impact d'étendue **ponctuelle** ne

dépasse pas l'aire des travaux ou encore l'impact se fait sentir sur une composante utilisée ou perceptible par un groupe restreint de personnes. Un impact d'étendue **locale** déborde l'aire des travaux ou est perceptible par une collectivité locale ou une partie de celle-ci. Un impact d'étendue **régionale** se perçoit bien au-delà de l'aire des travaux et affecte l'ensemble d'une région ou même une forte proportion de la collectivité québécoise.

- La **durée** de l'impact exprime de façon relative la période de temps durant laquelle les répercussions d'une intervention seront ressenties par la composante affectée. Un impact sera jugé de **courte** durée si on prévoit que la composante retrouvera son état original en un an ou moins. Il sera de durée **moyenne** si l'équilibre est rétabli à l'intérieur d'une période de un à cinq ans et de **longue** durée si les effets s'étendent sur plus de cinq ans.

L'intégration de ces quatre indicateurs (intensité, valeur, étendue et durée) permet d'évaluer l'importance de l'impact qui sera **majeure**, **moyenne** ou **mineure**, selon les résultats obtenus à partir des matrices présentées aux tableaux 8.2 et 8.3. La première matrice associe la valeur de la composante à l'intensité de l'impact, ce qui permet d'évaluer la **résistance** de l'élément aux activités liées au projet. Le résultat obtenu dans cette première matrice (tableau 8.2) est reporté dans la deuxième (tableau 8.3), qui tient compte de l'étendue et de la durée de l'impact pour déterminer son importance.

**TABLEAU 8.2: MATRICE D'ESTIMATION DE LA RÉSISTANCE ENVIRONNEMENTALE**

INTENSITÉ	VALEUR ENVIRONNEMENTALE		
	Grande	Moyenne	Faible
Forte	Forte	Forte	Moyenne
Moyenne	Forte	Moyenne	Faible
Faible	Moyenne	Faible	Faible

Cette méthodologie a été suivie afin de déterminer l'importance des impacts anticipés des différentes phases du projet sur les diverses composantes du milieu et de l'impact résiduel du projet résultant de la mise en place des mesures de mitigation.

TABLEAU 8.3: MATRICE D'ESTIMATION DE L'IMPORTANCE D'UN IMPACT

RÉSISTANCE ENVIRONNEMENTALE	ÉTENDUE	DURÉE	IMPORTANCE DE L'IMPACT
Forte	Régionale	Longue Moyenne Courte	Majeure Majeure Moyenne
	Locale	Longue Moyenne Courte	Majeure Majeure Moyenne
	Ponctuelle	Longue Moyenne Courte	Majeure Moyenne Mineure
Moyenne	Régionale	Longue Moyenne Courte	Majeure Majeure Moyenne
	Locale	Longue Moyenne Courte	Majeure Moyenne Mineure
	Ponctuelle	Longue Moyenne Courte	Moyenne Mineure Mineure
Faible	Régionale	Longue Moyenne Courte	Majeure Moyenne Mineure
	Locale	Longue Moyenne Courte	Moyenne Mineure Mineure
	Ponctuelle	Longue Moyenne Courte	Moyenne Mineure Mineure

### 8.3 Milieu récepteur

L'inventaire réalisé en 2003 a permis de colliger entre autres des données sur les composantes du milieu susceptibles d'être affectées par le projet. Les résultats de cet inventaire sont présentés sur des plans photomosaïques à l'échelle 1:5 000 intitulés *Inventaire du milieu et mesures spécifiques de mitigation*. Ces plans sont présentés à l'annexe E du Volume 2.

## 8.4 Impacts anticipés

### 8.4.1 Milieu agricole

Aucune superficie cultivée ne sera touchée par le projet de sorte qu'aucun impact n'est anticipé sur le milieu agricole.

### 8.4.2 Milieu boisé

La réalisation du projet nécessitera le déboisement d'aucune superficie boisée mis à part la coupe de quelques arbres pour la traversée du ruisseau Rousse. La coupe d'arbres se limitera au minimum requis. Les arbres coupés seront compensés par la plantation d'arbustes indigènes de sorte que l'impact résiduel sera mineur. Seuls quelques arbres devront être élagués entre la route des Collines et la guérite située sur la route de la Plage. L'importance de l'impact résultant de l'élagage sera mineure et la réalisation de l'élagage des arbres suivant les règles de l'art par un entrepreneur spécialisé fera en sorte que l'impact résiduel sera nul.

### 8.4.3 Milieu en friche

Un seul secteur en friche sera affecté par le projet. Ce secteur est situé dans la portion est du tracé, entre la route des Collines et l'emprise existante de PTNI et représente environ 0,6 ha. Le tableau 8.4 présente les impacts anticipés pour ce secteur en friche (arbustive). D'après ce tableau, les impacts résultant de la construction, de l'exploitation et de l'entretien de la conduite seront soit nuls, soit mineurs. La modification du drainage de surface lors de l'excavation de la tranchée pourrait constituer un impact dont l'importance est majeure. Toutefois, la mise en place des mesures de mitigation présentées aux tableaux 8.4 et 8.5 fera que l'impact résiduel anticipé sera tout au plus mineur.



**TABLEAU 8.4: IMPACTS ANTICIPÉS - TERRAINS EN FRICHE (1 DE 2)**

<b>ACTIVITÉ DE CONSTRUCTION</b>	<b>NATURE DE L'IMPACT POTENTIEL</b>	<b>IMPORTANCE DE L'IMPACT</b>	<b>MESURE POTENTIELLE DE MITIGATION/COMPENSATION</b>	<b>IMPACT RÉSIDUEL</b>
• Arpentage de l'emprise	• Inconvénients au propriétaire.	Mineure	• Aviser le propriétaire.	Nul
• Dégagement de l'emprise	• Coupe d'arbustes	Mineure	• Aucune restriction au niveau de la largeur du dégagement.	Mineur
	• Présence de débris de coupe.	Mineure	• Déchiquetage des débris et transport à un endroit autorisé par le directeur du parc.	Mineur
• Nivellement	• Aucun	Nil	• Aucune	Nil
• Bardage et assemblage de la conduite	• Compaction du sol dans l'emprise.	Moyenne	• Bardage sous des conditions sèches; utiliser des véhicules appliquant une faible pression sur le sol.	Mineur
	• Interruption du mouvement des véhicules et de la faune en général.	Mineure	• Laisser des espaces entre les tuyaux à intervalles variables.	Nul
• Soudure	• Dispersion des tiges de soudure sur le sol.	Majeure	• Récupération des tiges.	Nul
• Excavation de la tranchée	• Interruption du mouvement des véhicules et de la faune.	Mineure	• Maintenir des passages au-dessus de la tranchée à intervalles réguliers.	Nul
	• Modification du drainage naturel.	Majeure	• Construire des fossés temporaires; maintenir des bouchons de tranchée.	Mineur
• Dynamitage (si requis)	• Projection d'éclats de roc suite à un dynamitage.	Majeure	• Utiliser des tapis de protection pour retenir les éclats de roc.	Mineur
• Remblaiement <sup>(1)</sup>	• Modification du drainage naturel.	Majeure	• Assurer une bonne compaction des bouchons de tranchée et pratiquer des ouvertures dans le bombement du remblaiement.	Mineur
	• Affaissement de la tranchée.	Moyenne	• Établir un bombement au-dessus de la tranchée.	Mineur
• Tests hydrostatiques	• Qualité et quantité d'eau pour d'autres usages; habitat pour gibier et poissons	Majeure	• Choisir une source d'approvisionnement en eau suffisamment abondante et disposer de l'eau utilisée dans des endroits approuvés.	Nul
	• Introduction d'organismes aquatiques étrangers	Majeure	• Récupérer l'eau et la retourner dans le même bassin de drainage.	Nul
	• Danger pour le public lors d'un bris.	Mineure à moyenne	• Procédures appropriées et notifications.	Moyen / mineur

<sup>(1)</sup> Lorsque l'oléoduc sera localisé dans l'accotement, la tranchée sera suffisamment compactée pour retrouver l'état d'origine du terrain. Dans cette situation, il ne sera pas nécessaire de maintenir un bombement au-dessus de la tranchée.

**TABLEAU 8.4 (SUITE): IMPACTS ANTICIPÉS - TERRAINS EN FRICHE (2 DE 2)**

<b>ACTIVITÉ DE CONSTRUCTION</b>	<b>NATURE DE L'IMPACT POTENTIEL</b>	<b>IMPORTANCE DE L'IMPACT</b>	<b>MESURE POTENTIELLE DE MITIGATION/COMPENSATION</b>	<b>IMPACT RÉSIDUEL</b>
• Nettoyage	• Débris sur l'emprise.	Moyenne	• Nettoyage journalier / nettoyage final.	Nul
	• Excès de roc et de pierres.	Majeure	• Épierrage plus ou moins intensif selon les secteurs.	Mineur
• Remise en état	• Absence de végétation.	Moyenne	• Ensemencer et fertiliser. Utiliser des mélanges spécifiques de semences pour le milieu.	Mineur
	• Érosion hydrique.	Majeure	• Contrôle d'érosion par des fossés en diagonale et recouvrements spéciaux.	Mineur
	• Dommage aux ponceaux et chemins d'accès.	Majeure	• Restaurer / remplacer pour atteindre une condition égale ou supérieure aux conditions originales.	Nul / Positif
	• Clôtures et barrières permanentes.	Mineure	• Réparer, restaurer et remplacer.	Nul
• Exploitation et entretien	• Présence de végétation nuisible à l'exploitation du réseau.	Mineure	• Contrôler mécaniquement la végétation nuisible en collaboration avec les représentants du parc.	Mineur

**TABLEAU 8.5: MESURES GÉNÉRALES DE MITIGATION RELATIVES  
AU DRAINAGE**

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Couverture minimale de 1,2 m sous le fond amélioré d'un fossé de ligne ou autre fossé important.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Couverture minimale de 1,5 m sous le fond réglementé des cours d'eau municipaux.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintenir en tout temps le réseau de drainage superficiel dans le voisinage de l'emprise.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'eau accumulée dans la tranchée devra être pompée et déversée dans les fossés. Des mesures de contrôle des sédiments (barrières en balles de paille, de membrane géotextile) devront être appliquées.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toute sédimentation dans un cours d'eau ou un fossé résultant d'une opération de pompage ou de toute autre manœuvre de construction devra être corrigée.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Relief remis selon les conditions originales pour assurer un drainage équivalent à celui existant avant les travaux.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bombement au-dessus de la tranchée fait de façon à permettre un drainage superficiel.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cours d'eau ou fossés endommagés lors du nivellement et de l'excavation devront être remis en état (posséder des sections et profondeurs équivalentes au cours d'eau original; les berges devront être bien stabilisées).</li> </ul>

#### 8.4.4 Cours d'eau

Six des huit cours d'eau situés sur le tracé seront franchis en installant la conduite au-dessus des ponceaux passant sous la route des Collines. Les deux cours d'eau qui seront traversés en passant sous le lit sont la rivière aux Serpents et le ruisseau Rousse. Les plans au 1 :5 000 présentés au Volume 2 localisent ces cours d'eau.

#### **Méthode de traversée**

Les visites de terrain réalisées en 2003 sur les deux cours d'eau ne pouvant être franchis en passant au-dessus des ponceaux a permis de colliger l'information pertinente pour notamment cibler la méthode de traversée à privilégier mais également pour caractériser les habitats. Selon les données colligées (voir fiches 1 et 2 de l'annexe E du Volume 2), ces deux cours d'eau pourraient être franchis en

utilisant la méthode de barrage et buses pour canaliser l'eau de part et d'autre de la zone de travail.

Quoique cette méthode requière plus de temps pour la réalisation (préparation des travaux et franchissement) que les travaux en pleine eau, elle aura par contre l'avantage de limiter la charge sédimentaire et de causer moins d'impacts sur le milieu aquatique.

Dans le cas où plus d'une buse serait nécessaire pour réaliser les travaux, l'espace entre les buses sera étanché avec l'un ou l'autre des matériaux suivants, utilisés seuls ou de façon combinée. Il s'agit de sacs de sable, de gravier grossier, de roches ou du matériel d'excavation avec géotextile. Une attention particulière sera cependant portée aux dimensions de ou des buses pour que celles-ci soient en mesure de répondre à une augmentation de débit (suite à des pluies) après son installation.

### **Impacts anticipés**

La rivière aux Serpents et le ruisseau Rousse sont des habitats de poisson contenant des espèces d'eau chaude. Les dates de réalisation des travaux prévus à l'automne correspondent au moment propice pour effectuer la traversée de tels cours d'eau. L'évaluation des impacts anticipés reliés au franchissement de la rivière aux Serpents et du ruisseau Rousse démontre que sans des mesures de mitigation appropriées, leur franchissement occasionnerait des impacts d'importance majeure à moyenne pour la plupart des activités de construction (tableau 8.6). Dans la plupart des cas, l'impact résiduel sera mineur ou nul. Il pourra aussi à l'occasion être positif, par la stabilisation des berges de cours d'eau par exemple. Quant aux autres cours d'eau, la mise en place de barrières à sédiments pourrait être requise au besoin pour éviter tout apport de sédiments aux cours d'eau.

**TABLEAU 8.6: IMPACTS ANTICIPÉS – RIVIÈRE AUX SERPENTS ET RUISSEAU ROUSSE (1 de 2)**

<b>ACTIVITÉ DE CONSTRUCTION</b>	<b>NATURE DE L'IMPACT POTENTIEL</b>	<b>IMPORTANCE DE L'IMPACT</b>	<b>MESURE POTENTIELLE DE MITIGATION/COMPENSATION</b>	<b>IMPACT RÉSIDUEL</b>
• Arpentage de l'emprise	• Aucun.	Nil	• Aucune.	Nil
• Déboisement / Défrichage	• Dommages aux talus sensibles.	Majeure	• Coupe minimale sur les talus.	Moyen
	• Dommages à l'habitat aquatique.	Moyenne	• Retirer arbres et arbustes des cours d'eau.	Nul/Positif
	• Envasement et sédimentation.	Majeure	• Conserver la végétation en place au bord du cours d'eau sur l'aire de travail le plus possible.	Mineur
	• Bois et débris de coupe dans l'emprise.	Moyenne	• Déchiquetage, paillage et épandage sur les pentes restaurées.	Mineur/Positif
	• Contamination de l'eau.	Moyenne	• Brûler des débris de coupe à une distance minimale de 100 m des cours d'eau.	Nul
• Nivellement	• Nil	Nil	• Nil	Nil
• Bardage et assemblage de la conduite	• Nil	Nil	• Nil	Nil
• Soudure	• Nil	Nil	• Nil	Nil
• Excavation de la tranchée	• Sédimentation.	Majeure	• Construire selon la procédure d'une traversée par barrage et buses • Utiliser une barrière à sédimentation en aval pour minimiser les effets. • Effectuer les travaux hors de la période sensible pour les espèces présentes, soit de août à mars.	Mineur
	• Blocage du passage de la faune aquatique.	Majeure	• Installation de buses.	Mineur

**TABLEAU 8.6 (SUITE): IMPACTS ANTICIPÉS – RIVIÈRE AUX SERPENTS ET RUISSEAU ROUSSE (2 de 2)**

<b>ACTIVITÉ DE CONSTRUCTION</b>	<b>NATURE DE L'IMPACT POTENTIEL</b>	<b>IMPORTANCE DE L'IMPACT</b>	<b>MESURE POTENTIELLE DE MITIGATION</b>	<b>IMPACT RÉSIDUEL</b>
• Remblaiement	• Sédimentation.	Majeure	• Utiliser une barrière à sédimentation pour minimiser les effets si pertinent.	Mineur
• Tests hydrostatiques	• Qualité et quantité d'eau pour d'autres usages; habitat pour gibier et poisson	Majeure	• Disposer l'eau utilisée dans des endroits approuvés.	Nul
	• Danger pour le public suite à un bris.	Majeure à mineure	• Procédures appropriées et notifications.	Moyen/Mineur
• Nettoyage	• Débris dans les cours d'eau.	Moyenne	• Effectuer les travaux de façon à prévenir l'introduction de débris dans les cours d'eau en contrôlant le déplacement de la machinerie et des matériaux.	Nul
• Remise en état	• Instabilité des talus.	Moyenne	• Ensemencer, utiliser un paillis pour stabiliser les talus et la mise en place d'arbustes d'espèces indigènes au territoire.	Mineur
	• Érosion hydrique.	Majeure	• Placer du matériel granulaire selon le cas.	Mineur
• Exploitation et entretien	• Passage à gué avec des équipements.	Majeure	• Interdire le passage à gué avec de l'équipement.	Nul

#### 8.4.5 Impacts sur la flore et la faune en milieux terrestres et riverains

##### **Végétation à statut particulier**

Les données du CDPNQ, de la SÉPAQ et du MENV ont démontré la présence de 34 espèces de plantes à statut précaire à l'intérieur de la zone à l'étude. Les inventaires de terrain ont permis d'identifier dans le voisinage immédiat du tracé retenu, une espèce vulnérable, six espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables (SDMV) et deux espèces peu communes réparties en douze localisations. Seulement trois de ces douze localisations sont suffisamment près de la zone de travaux pour être susceptibles d'être touchées. Les effets potentiels sont essentiellement reliés au passage accidentel à ces endroits (hors de la zone de travaux prévue) par les travailleurs. Le risque est modéré pour deux des endroits (une espèce SDMV et une espèce peu commune) et élevé pour l'autre (espèce SDMV). L'installation de clôture de protection permettra d'éliminer tout risque d'impact sur ces plantes.

##### **Faune ichthyenne**

Tel que précédemment mentionné, huit cours d'eau seront croisés par l'oléoduc. L'inventaire réalisé démontre que les espèces présentes correspondent à des espèces d'eau chaude généralement tolérantes. Quatre de ces cours d'eau (n<sup>os</sup> 2, 3, 4 et 6 aux chaînages respectifs de 1+670, 3+185, 3+835 et 6+130 sur les plans 1 :5 000 à l'annexe E du Volume 2) n'abritent pas de poissons au point de croisement puisque le cours d'eau est intermittent ou présente un habitat très marginal pour les poissons. L'un de ces cours d'eau (n<sup>o</sup> 2) abrite tout de même des poissons dans sa portion localisée plus en aval. Ces quatre croisements ainsi que les croisements 7 et 8 (aux chaînages respectifs de 6+365 et 6+505) seront réalisés en installant la conduite au-dessus des ponceaux passant sous la route des Collines. Les impacts potentiels sur la faune ichthyenne pour ces cours d'eau

correspondent qu'à la génération de sédiments résultant de la manipulation de sols puisque aucuns travaux ne seront réalisés dans ces cours d'eau. Des barrières à sédiments seront mises en place, au besoin, pour éviter tout apport de sédiments aux cours d'eau. Aucun impact n'est anticipé pour la faune ichthyenne de ces cours d'eau.

Les deux cours d'eau qui nécessiteront des travaux en cours d'eau sont la rivière aux Serpents et le ruisseau Rousse. Selon la méthode de traversée précédemment indiquée, les impacts potentiels sur la faune ichthyenne incluent la génération de sédiments, la détérioration de l'habitat du poisson ou les effets directs sur les espèces présentes. L'évaluation des impacts anticipés reliés au franchissement de ces cours d'eau démontre que sans des mesures de mitigation appropriées, leur franchissement occasionnerait des impacts d'importance majeure à moyenne (tableau 8.6).

Comme la période de construction est prévue pour l'automne, il n'y aura aucune interférence avec les périodes de fraie et d'alevinage des espèces relevées. Les poissons seront enlevés des zones de travail puis relocalisés en amont ou en aval. Les cours d'eau seront remis dans leur état original après l'installation de la conduite. Des mesures de contrôle d'érosion et de génération de sédiments, incluant des barrières à sédiments, seront mises en place pour éviter le transport de sédiments hors de la zone de travail. Finalement, aucun équipement motorisé ne sera entretenu ou ravitaillé à moins de 30 m des cours d'eau. Considérant la faune ichthyenne présente et les mesures de mitigation qui seront mises en application, l'impact résiduel sur la faune ichthyenne sera mineur ou nul.

### **Avifaune**

Les sources d'impacts susceptibles d'affecter les oiseaux pendant la construction de l'oléoduc incluent le bruit, les déplacements de la machinerie et le piétinement et la suppression de la végétation. Ces



activités ont une portée relativement restreinte à la zone des travaux à l'exception du bruit qui peut se répercuter sur une plus grande distance. Comme le projet sera réalisé durant la période de l'automne, soit à l'extérieur de la période de reproduction de l'avifaune, les effets potentiels directs seront relativement faibles. D'ailleurs, plusieurs espèces d'oiseaux auront alors initié leur migration vers le sud.

Après la construction, les impacts potentiels concernent la perte ou la modification d'habitat et leurs répercussions sur les populations d'oiseaux. Le couvert touché est un milieu de bordure de route constitué principalement d'herbacées ainsi que d'arbustes à certains endroits (aucun déboisement nécessaire). L'avifaune devrait être peu affectée car la majorité du couvert retrouvera son état initial à court terme (un an pour les herbacées). Seules les espèces qui vivent dans les buissons et les arbustes (ex. Moqueur chat et le Moucherolle des aulnes) perdront une partie de leur habitat. Cet habitat est très limité car la bordure de la route et les fossés semblent être l'objet d'un entretien végétal. Ainsi, les incidences des modifications d'habitat semblent négligeables pour les espèces associées aux friches et aux champs; l'importance de l'impact est considérée mineure.

Aucune superficie boisée ne sera affectée par les travaux de construction. Ainsi, aucun impact n'est anticipé sur les espèces aviaires forestières.

Finalement, aucun impact n'est anticipé pour les espèces aviaires en péril puisque aucune n'a été observée le long de ce tracé.

Afin d'optimiser le retour du couvert à son état initial, l'application des mesures de remise en état sera effectuée de manière stricte et le rétablissement de la végétation herbacée s'effectuera à l'aide d'un mélange de semences adapté aux conditions locales.

## **Ongulés**

Aucune aire de confinement pour le cerf de Virginie ne sera touchée par les travaux. De plus, le tracé est presque entièrement localisé dans l'emprise d'une route existante. L'importance de l'impact potentiel est considérée mineure.

## **Amphibiens et reptiles**

L'information disponible indique que six espèces d'amphibiens et reptiles à statut particulier ont été observées à l'intérieur des limites du parc et que quatre autres pourraient potentiellement être présentes dans les habitats qui leur sont favorables. Deux des mentions (un site) sont localisées à proximité du tracé retenu.

Par ailleurs, deux sites de ponte utilisés par la Tortue peinte et la Chélydre serpentine (espèces communes) ont été observés à deux endroits le long du tracé. Dans l'un des sites, une seule chélydre serpentine utiliserait le site à l'emplacement prévu pour les travaux, d'après les représentants de SÉPAQ (F. Gaudreault, comm. pers.). Quant au deuxième site, les deux espèces de tortues ne pondent pas leurs œufs à l'emplacement visé pour les travaux, mais à proximité. Néanmoins, si des nids sont présents sur les superficies visées pour le travail, les travaux de construction de l'oléoduc réalisés pendant la période de ponte et d'éclosion à l'emplacement des nids, entraîneraient la perte de la nichée. Cette période s'étend généralement de juin à la mi-septembre. Dans le cas de la tortue peinte, les tortues qui naissent peuvent également passer l'hiver enfouies dans le nid et n'en sortir qu'au printemps.

Comme la construction sera effectuée pendant l'automne, que le nombre de nids est relativement restreint et que les espèces présentes sont communes, il est estimé que les travaux n'affecteront vraisemblablement pas significativement cette ressource. Néanmoins,

afin d'éviter d'affecter des nids de tortues, il est prévu d'effectuer un repérage des nids présents sur les superficies visées pour les travaux et de mettre en place les mesures appropriées. Ce repérage serait effectué en collaboration avec la SÉPAQ dont le personnel en place pourrait indiquer toute information pertinente (espèce, localisation exacte des nids, date de ponte...). Les mesures pourront inclure l'installation de clôtures de protection des nids lorsqu'ils sont à proximité des superficies de travail, l'attente après la mi-septembre pour débiter les travaux, ou le déplacement du nid si ce dernier est localisé exactement vis-à-vis l'excavation prévue. Finalement, les tortues en transit sur la zone des travaux pourront être déplacées vers des lieux plus sécuritaires. Ces travaux seront réalisés en collaboration avec les autorités scientifiques dans le domaine et les autorités du parc.

### **Mammifère**

Un habitat désigné pour le rat musqué sera croisé par le tracé retenu, soit au point de traversée de la rivière aux Serpents. Les impacts potentiels sont reliés à la modification de l'habitat. Par contre, les travaux prévus incluent la remise en état des superficies et ainsi, aucun impact significatif n'est anticipé sur l'habitat du rat musqué.

Deux espèces de mammifère ayant un statut particulier (SDMV), soit la Chauve-souris argentée et le Petit Polatouche, ont été observées dans le parc. Ces espèces n'ont cependant pas été aperçues à proximité du tracé retenu. Les travaux seront vraisemblablement une source de dérangement temporaire pour ces espèces dont les mœurs sont nocturnes. Mentionnons également que la chauve-souris argentée débute généralement sa migration automnale en août /septembre, soit au début de la période prévue pour la construction.

Considérant que ces espèces peuvent se déplacer temporairement sur les superficies adjacentes, que la chauve-souris aura initié sa migration vers le sud au début des travaux et que le rat musqué est une espèce répandue qui s'adapte généralement bien à l'activité humaine, que les conditions de l'habitat seront remises en état, il est considéré que les impacts potentiels sur ces ressources sont relativement mineurs.

#### 8.4.6 Milieu physique

Les impacts relatifs au milieu physique sont associés aux contraintes physiques (zone inondable, sols susceptibles à l'érosion, zones à risque de mouvements de terrain) et à la présence de puits qu'ils soient municipaux, industriels ou domestiques. Le parcours emprunté par le tracé retenu ne présente pas de contraintes physiques en termes de zones inondables ou à risque de mouvement de terrain. De plus, il est situé sur du terrain en pente douce de sorte que les impacts associés aux phénomènes d'érosion par ruissellement sont pratiquement absents.

La présence du tracé dans l'aire de recharge de l'aquifère, qui correspond grosso modo à la section du tracé entre le point de départ (vanne de sectionnement) et la rivière aux Serpents, ne constitue pas un impact en soi. Cependant, la construction et l'exploitation de l'oléoduc à cet endroit présente un risque potentiel (déversement accidentel, bris de conduite) pour l'aquifère et le cas échéant, un risque pour l'approvisionnement en eau du réseau d'aqueduc du parc et de la municipalité d'Oka.

Pour minimiser les risques potentiels lors de la construction, PTNI s'assurera que les hydrocarbures seront manipulés (remplissage de la machinerie et des équipements) avec soin dans le secteur comme

partout ailleurs lors de la construction. De plus, des matériaux absorbants seront présents en tout temps dans les véhicules, la machinerie et sur les équipements de l'entrepreneur, de même que dans les véhicules de l'équipe d'inspection, pour permettre un contrôle rapide en cas de déversement accidentel.

Par ailleurs, lors de l'exploitation et de l'entretien du réseau (voir chapitre 11), PTNI applique des mesures de contrôle et de vérifications telles que : patrouilles aérienne et pedestre, inspection interne de la conduite, maintien d'un système de protection contre la corrosion qui visent à s'assurer de l'intégrité de la conduite. Ces mesures font en sorte que le risque relié a une contamination possible de l'aquifère est grandement diminué. À titre d'information, il n'y a eu aucun incident sur le réseau de PTNI à l'intérieur du parc d'Oka depuis sa mise en service en 1952.

#### 8.4.7 Archéologie et patrimoine bâti

Aucun bien naturel classé ou bâtiment d'intérêt historique n'est touché, ni situé dans le voisinage immédiat du tracé de sorte qu'aucun impact n'est anticipé à ce niveau. L'étude de potentiel archéologique préhistorique et historique indique que le territoire traversé ne présente que peu d'intérêt au niveau du potentiel archéologique historique. Par contre, neuf zones à potentiel archéologique préhistorique totalisant environ 5 330 m ont été identifiées sur le tracé. Celles-ci sont délimitées sur les plans 1 :5 000 présentés à l'annexe E du Volume 2. Compte tenu que l'installation de l'oléoduc se fera soit sous les routes actuelles, soit dans leur accotement immédiat, une surveillance archéologique sera réalisée uniquement lors des travaux d'excavation. Il est en effet peu probable que la surface d'origine du sol, sous les routes du Camping, de la Plage et des Collines, soit atteinte lors des travaux d'excavation (à l'exception de la rivière aux

Serpents et du ruisseau Rousse) de sorte qu'aucun impact n'est anticipé à ce niveau.

#### 8.4.8 Impacts visuels

L'impact visuel résiduel résultant de l'implantation d'un nouveau pipeline et de ses installations connexes est principalement lié au milieu boisé (coupe d'arbres et maintien d'une végétation herbacée) ainsi qu'à la présence de structures hors sol.

##### **Emprise en milieu boisé**

Le tracé retenu, même s'il est situé sur une bonne distance en milieu boisé (environ 2,8 km), ne nécessitera aucun déboisement, mis à part la coupe de quelques arbres pour la traversée du ruisseau Rousse et tout au plus l'élagage de certains arbres entre la route des Collines et la guérite sur la route de la Plage, de sorte qu'aucun nouveau corridor ne sera ouvert en milieu boisé. L'impact visuel résiduel relié au passage du tracé en milieu boisé sera mineur et non significatif dans le secteur où de l'élagage sera requis et le secteur du ruisseau Rousse et nul pour le reste du tracé en milieu boisé.

Pour permettre l'implantation de l'oléoduc dans l'accotement de la route des Collines, un défrichement sera nécessaire par endroit (certains secteurs sont composés d'une végétation herbacée) sur une largeur d'environ 3 mètres. Par ailleurs, lors de la remise en état, l'ensemencement d'un mélange de semences sur lequel un paillis de protection (100 % paille) sera installé, permettra de retrouver une végétation herbacée qui s'intégrera au milieu environnant. Globalement, la coupe localisée de cette friche arbustive n'occasionnera pas d'impact visuel significatif.

### Structures hors sol

Une gare de raclage sera installée à proximité de la vanne de sectionnement existante à même l'emprise de PTNI. Cette installation sera visible de la route du Camping. Afin d'atténuer cet impact qui est tout de même faible, des aménagements comparables à ceux existants sur le pourtour de la vanne de sectionnement (utilisant des matériaux similaires aux bâtiments présents dans le parc) et/ou un aménagement paysager s'intégrant au milieu environnant seront implantés afin d'atténuer cet impact de sorte que l'impact résiduel sera nul.

La fréquence des visites envisagée pour les raclages et les inspections internes des conduites est d'une fois aux cinq ans par tronçon, ce qui peut représenter une visite aux deux à trois ans. PTNI vise à effectuer ces raclages et inspections en basse saison en coordonnant ces activités avec les représentants du parc afin de limiter le dérangement de la clientèle du parc. PTNI n'écarte pas la possibilité d'intervenir en tout temps advenant un problème ou une anomalie sur le réseau. Un camion-grue, un camion aspirateur en plus des camions de service sont les équipements prévus pour les vérifications périodiques.

#### 8.4.9 Activités du parc

La présente section décrit la nature des impacts que peuvent générer les activités de construction, d'exploitation et d'entretien de l'oléoduc sur les activités du parc national d'Oka. Le parc d'Oka offre des activités de plein air à l'année longue que ce soit le camping (début mai à la mi-octobre), la randonnée pédestre, la randonnée en vélo, le vélo de montagne, la baignade, le nautisme, l'observation et l'interprétation de la nature, la glissade et le ski de randonnée. Deux mois seront requis pour relocaliser la conduite dans le parc, soit de la mi-août à la mi-octobre 2004. Aucun travail dans les secteurs de la route du Camping et de la route de la Plage, ne sera réalisé entre la

mi-août et le 6 septembre 2004 en raison de la présence encore importante de la clientèle estivale durant cette période. Les travaux seront plutôt entrepris dans la partie est du parc, entre la route des Collines et l'emprise de PTNI et le long de la route des Collines en progressant vers l'ouest. Les activités de construction seront planifiées de concert avec les représentants du parc de façon à limiter les inconvénients pour la clientèle du parc durant cette période. Les autorités du parc seront rencontrées avant le début des travaux afin de préciser les actions qui seront mises en place pour informer et sensibiliser la clientèle du parc aux travaux qui seront réalisés.

Les principaux inconvénients anticipés lors de la construction sont reliés à l'accessibilité des sites de récréation et aux dérangements causés par le bruit lors des travaux. Le tableau 8.7 présente les impacts anticipés au niveau des activités du parc en fonction des différentes phases de construction ainsi qu'en fonction de l'exploitation et l'entretien du réseau. Même si l'importance des impacts identifiés pour chacune des activités est de mineure à majeure, les mesures de mitigation proposées au tableau 8.7, la cédule des travaux proposée et les actions d'information et de sensibilisation des utilisateurs du parc feront en sorte que les impacts résiduels seront nuls ou mineurs.

La localisation de la conduite dans l'accotement (routes du Camping, de la Plage et des Collines) ou sous la voie de circulation près de l'accotement (route de la Plage) aura des répercussions sur le déplacement des utilisateurs du parc. La route du Camping et la route de la Plage seront fermées lors des travaux alors qu'une voie de la route des Collines sera fermée jusqu'à 12h et après 16h. Il est également prévu de fermer la totalité de la route des Collines entre 12h et 16h lors de la mise en fouille de la conduite et de certains travaux d'excavation. Toutefois, l'accès au terrain de camping par la route 344 sera maintenu en tout temps lors de l'exécution des travaux, alors que les travaux à être réalisés le long de la route de la Plage auront lieu en dehors de la saison de baignade.



**TABLEAU 8.7: IMPACTS ANTICIPÉS SUR LES ACTIVITÉS DU PARC (1 DE 2)**

ACTIVITÉ DE CONSTRUCTION	NATURE DE L'IMPACT POTENTIEL	IMPORTANCE DE L'IMPACT	MESURE POTENTIELLE DE MITIGATION	IMPACT RÉSIDUEL
• Arpentage	• Inconvénients à la circulation sur les routes du Camping, de la Plage et des Collines	Mineure	• Assurer une signalisation adéquate pour indiquer la présence des travailleurs.	Nul
• Préparation de la zone de travail.	• Perturbation de la circulation			
	– Fermeture de la route du Camping.	Moyenne	• Assurer une signalisation adéquate pour indiquer la fermeture de la route.	Mineur
	– Fermeture de la route de la Plage.	Moyenne	• Assurer une signalisation adéquate pour indiquer la fermeture de la route.	Mineur
	– Fermeture d'une voie de la route des Collines.	Moyenne	• Assurer une signalisation adéquate pour indiquer la présence des travailleurs. • Circulation en direction ouest jusqu'à 12h et en direction est à partir de 16h. • Assurer une signalisation adéquate relative au sens de la circulation.	Mineur
• Bardage et assemblage de la conduite	• Perturbation de la circulation (idem préparation de la zone de travail)			
	• Réduction de l'accès au centre d'interprétation	Mineure	• Maintenir un passage entre les tuyaux.	Nul
• Excavation de la tranchée	• Perturbation de la circulation (idem préparation de la zone de travail)			
	• Réduction de l'accès au centre d'interprétation	Mineure	• Maintenir un passage.	Nul
	• Danger associé à la présence de la tranchée.	Mineure	• Remblayer les excavations dès que possible. • Maintenir des barrières de sécurité pour réduire l'accès. • Accroître la surveillance de la zone de travail durant cette activité.	Nul
Tests hydrostatiques	• Danger pour le public lors d'un bris.	Majeure	• Procédures appropriées et notification.	Moyen/mineur
Nettoyage	• Présence de débris en bordure des voies de circulation.	Moyenne	• Nettoyage journalier.	Nul

**TABLEAU 8.7 (SUITE): IMPACTS ANTICIPÉS SUR LES ACTIVITÉS DU PARC (2 DE 2)**

<b>ACTIVITÉ DE CONSTRUCTION</b>	<b>NATURE DE L'IMPACT POTENTIEL</b>	<b>IMPORTANCE DE L'IMPACT</b>	<b>MESURE POTENTIELLE DE MITIGATION</b>	<b>IMPACT RÉSIDUEL</b>
Remise en état	<ul style="list-style-type: none"> <li>Remise en état inadéquate des voies de circulation.</li> </ul>	Majeure	<ul style="list-style-type: none"> <li>Remise en état de la chaussée et des accotements selon les normes relatives à la construction de routes.</li> </ul>	Mineur
Construction en général	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nuisance reliée au bruit et à la circulation.</li> </ul>	Moyenne	<ul style="list-style-type: none"> <li> limiter les heures de travail, si possible.</li> <li> Programmer la construction pour limiter la durée des travaux lors des périodes les plus achalandées.</li> <li> Travaux le long de la route de la Plage réalisée en dehors de la période estivale.</li> </ul>	Mineur
Exploitation et entretien	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dérangement lors de l'inspection de la conduite.</li> </ul>	Mineure	<ul style="list-style-type: none"> <li> Éviter les inspections lors des périodes de grand achalandage.</li> </ul>	Mineur
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dérangement lors des patrouilles aériennes (bruit)</li> </ul>	Mineure	<ul style="list-style-type: none"> <li> Patrouilles réalisées en conformité avec les normes établies par Transport Canada.</li> </ul>	Mineur

Note : Aucun dynamitage n'est prévu pour l'ensemble du tracé.

#### 8.4.10 Socio-économie

La réalisation du projet aura des impacts positifs (bénéfiques) sur l'économie locale. La présence de cet oléoduc va générer des revenus supplémentaires en taxes municipales et scolaires compte tenu que la nouvelle conduite installée présente une valeur supérieure à la conduite existante. Les retombées toucheront non seulement la municipalité et la commission scolaire concernées, mais aussi l'ensemble de la population du territoire concerné. Cet impact positif est d'une importance non négligeable en raison de sa longue durée.

L'installation de la nouvelle conduite contribuera de façon positive à l'économie locale en privilégiant le secteur des biens et services. Les dépenses des travailleurs spécialisés pour le gîte et le couvert dans la région constitueront un apport intéressant, mais de courte durée. L'engagement de main-d'œuvre locale sera favorisé pour la réalisation de certains travaux, mais l'importance de cet impact (bénéfice) est mineure à moyenne en raison de la courte période de construction (environ deux mois).

La relocalisation de la conduite n'aura aucun impact sur les propriétés foncières. Une seule propriété est concernée (parc d'Oka) et aucune acquisition de terrain ne sera requise.

#### 8.4.11 Impacts sonores

Les travaux de construction sont susceptibles de causer du bruit. Il est prévu d'effectuer les travaux entre 7h et 17h dans le secteur du terrain de camping afin de limiter le dérangement. Toutefois, ces heures pourront être prolongées en cas de nécessité. L'impact sonore relié aux travaux sera limité dans le temps et est considéré comme mineur (voir tableau 8.7).

Les impacts sonores reliés à l'exploitation et à l'entretien se limiteront aux travaux d'entretien, qui seront réalisés de façon périodique et lorsque possible en période de moindre fréquentation du parc, et aux patrouilles aériennes. Toutefois, les patrouilles se conformeront aux normes établies par Transport Canada. L'impact sonore de ces patrouilles sera très ponctuel et peu dérangeant pour les utilisateurs du parc. La vanne de sectionnement déjà en place et la gare de racleage qui sera installée ne généreront pas de bruit. L'impact sonore relié à l'exploitation et à l'entretien de la nouvelle conduite sera également limité et est considéré comme mineur. Ces nouvelles installations n'occasionneront pas d'impact sonore supérieur à celles existantes.

## 8.5 Effets cumulatifs

Cette section traite des effets cumulatifs que le projet pourrait avoir sur le milieu récepteur et ce, sur les plans environnementaux et socio-économiques.

### **Définition et approche**

Les effets environnementaux et socio-économiques des diverses activités humaines peuvent se combiner et donner lieu à un jeu d'interactions dans le temps et dans l'espace pour produire des effets dits cumulatifs dont la nature ou l'ampleur peuvent être différentes des effets de chacune des activités prises séparément. Typiquement, les définitions des effets cumulatifs incluent le concept d'effet de synergie, d'interaction, de seuil et/ou de feed-back, tout comme la simple sommation d'effets individuels dans le temps et dans l'espace. D'après le document de référence portant sur l'évaluation des effets environnementaux cumulatifs (Agence canadienne sur les évaluations environnementales, 1994), les effets environnementaux cumulatifs peuvent se définir comme suit:

*« Impact sur l'environnement résultant des effets d'un projet combinés à ceux d'autres projets et activités antérieurs, actuels et imminents. Ces projets peuvent se produire sur une certaine période et à une certaine distance. »*

Cette même définition pourrait s'appliquer en ce qui concerne les effets socio-économiques cumulatifs en la modifiant de la façon suivante:

*« Impact sur la socio-économie résultant des effets d'un projet combinés à ceux d'autres projets et activités antérieurs, actuels ou imminents. Ces projets peuvent se produire sur une certaine période et à une certaine distance. »*

L'approche retenue afin de déterminer les effets environnementaux et socio-économiques cumulatifs probables a consisté dans un premier temps à identifier:

- les effets (impacts) liés au projet proprement dit;
- les projets et activités antérieurs, actuels et futurs qui peuvent créer un jeu d'interactions avec ceux du projet et les effets (impacts) reliés.

Dans un deuxième temps, les effets cumulatifs ont été évalués en fonction de l'environnement visé et des interactions possibles. Des mesures de mitigation permettant de réduire ou d'éliminer ces effets seront prises en considération, si nécessaire, afin de déterminer l'importance des effets environnementaux et socio-économiques.

### **Identification et évaluation des effets environnementaux et socio-économiques**

Cette section consiste à identifier les effets (impacts) liés au projet proprement dit, aux projets et activités antérieurs, actuels et futurs pouvant créer un jeu d'interactions avec le projet de PTNI.

### Effets liés au projet

Les sections précédentes du chapitre 8 font état des différents impacts anticipés ainsi que de leur importance suite à la mise en place de mesures de mitigation permettant de limiter, voire d'éliminer, les effets négatifs que ce soit sur les milieux boisés, en friche et récréatifs, les plans d'eau, les sols, la faune, la flore, l'archéologie et le patrimoine entre autres. Au lieu de répéter ici l'importance des impacts anticipés, il y aura lieu de référer aux sections concernées.

### Projets connexes

La relocalisation de la conduite de PTNI dans le parc d'Oka s'inscrit dans le projet d'augmentation de la capacité de son réseau. Tel que déjà mentionné, PTNI prévoit augmenter la dimension de la conduite existante sur deux portions de son réseau (entre Farran's Point et Saint-Clet et entre le parc d'Oka et Saint-Eustache). Elle prévoit également apporter des modifications mineures à ses stations de pompage de Montréal et de Como. À l'heure actuelle, il n'y a pas d'autres projets de même type en cours de planification ou de réalisation dans le secteur du parc d'Oka.

### Projet de captage d'eau potable

Il existe présentement des installations de captage d'eau potable dans le parc d'Oka. Ces installations servent entre autres à approvisionner en eau potable le réseau d'aqueduc du parc et de la municipalité d'Oka. Le projet de captage d'eau potable prévu dans le parc consistera à approvisionner les réseaux d'aqueduc de Saint-Joseph-du-Lac et de Pointe-Calumet. Les installations de captage seront installées en bordure du lac des Deux Montagnes, à l'est des installations existantes. Ces installations seront reliées aux réseaux existants de Saint-Joseph-du-Lac et de Pointe-Calumet par la construction d'une conduite passant à l'ouest du lac de la Sauvagine pour rejoindre la route des Collines et longer l'accotement sud de cette dernière en direction est. Ce projet est en voie de planification. Il pourrait y avoir une interaction (dérangement au niveau des

utilisateurs) avec le projet de PTNI seulement si les deux projets se réalisent en même temps.

#### Reconstruction du réseau électrique du parc d'Oka

La reconstruction du réseau électrique du parc d'Oka est un autre projet en voie de planification dans le parc d'Oka. Les autorités du parc regardent présentement la possibilité d'installer la ligne électrique principale du côté ouest de la route de la Plage. La ligne électrique actuelle le long de la route de la Plage serait remplacée et une nouvelle section d'environ 0,6 km rejoindra la route 344. Tel que mentionné précédemment, PTNI compte installer la nouvelle conduite du côté ouest de la route de la Plage et préférablement dans l'accotement là où cela sera possible afin de faciliter l'inspection de la conduite. Les normes de PTNI relatives à la coexistence des deux services publics exigent qu'une structure aérienne ne surplombe leur servitude, que toute conduite d'oléoduc soit localisée à un minimum de 3 m horizontal des conducteurs de 25 KV et moins et qu'aucun ancrage (ex. : ancrage pour hauban de ligne) ne soit localisé dans leur servitude. L'espace le long de la route de la Plage est suffisant pour accueillir les deux services d'utilités publiques sans être obligé d'élargir le corridor actuel. Aucune date n'a été avancée quant à la réalisation des travaux. Ce projet pourrait avoir des interactions (dérangement des utilisateurs du parc causés par le bruit et circulation perturbée dans le secteur de la route de la Plage) avec le projet de PTNI si les deux projets se réalisent en même temps.

#### Effets cumulatifs des projets

L'étude des projets en voie de réalisation ou futurs dans le secteur du parc d'Oka a permis d'identifier deux projets qui pourraient avoir des interactions avec le projet de PTNI si les projets se déroulent en même temps. Le projet de reconstruction du réseau électrique du parc aura des interactions avec le projet de PTNI lors de la construction dans le secteur de la route de la Plage. Les interactions prévues seront au niveau du bruit (équipements supplémentaires dans le secteur) et de la circulation des usagers. Il faut noter par contre que le

niveau de bruit ne sera pas significativement plus élevé alors que la route de la Plage sera de toute façon fermée à la circulation pour l'installation de la conduite de PTNI de sorte que l'interaction entre ces deux projets sera faible et non significatif sur les impacts résiduels déjà anticipés pour le projet de PTNI.

Le projet de captage d'eau potable visant à alimenter les réseaux d'aqueduc de Saint-Joseph-du-Lac aura des interactions avec le projet de PTNI pour la section le long de la route des Collines à l'est des étangs d'épuration. Les interactions seront principalement au niveau de la circulation le long de la route des Collines qui sera perturbée. De façon à réduire l'impact sur la circulation, les travaux devront être planifiés de façon à travailler sur un seul côté de la route à la fois pour limiter la durée de fermeture complète de la route des Collines. Le respect de ce principe au niveau de la planification des travaux fera en sorte que les interactions prévues seront faibles et non significatives sur les impacts résiduels déjà anticipés pour le projet de PTNI.

En conclusion, l'étude des projets en voie de réalisation ou futurs indique que ceux-ci auront peu d'interaction avec le projet de PTNI et que celles-ci seront non significatives.

## 8.6 Développement durable

Les trois grands objectifs du développement durable sont liés à l'environnement. Ils consistent à assurer la viabilité de l'écosystème à protéger, à conserver et à soutenir les ressources naturelles; et à protéger et à améliorer la santé et le bien-être de l'homme. Les chapitres précédents, et notamment plusieurs sections du présent chapitre, ont mis en lumière les caractéristiques, préoccupations, contraintes et impacts relatifs aux milieux naturel et humain. La sélection de l'emplacement le plus approprié pour l'installation de la nouvelle conduite de PTNI dans le parc d'Oka et l'identification du corridor de moindre impact ont été réalisées en tenant compte de ces éléments. La consultation réalisée et la collaboration étroite avec les gestionnaires du parc auront permis



de tenir compte des ressources naturelles et humaines connues et également des axes de développement du territoire.

Le tracé retenu résulte de l'analyse et de la comparaison d'éléments tels que la foresterie, l'archéologie, les éléments fauniques et floristiques, les traversées de cours d'eau, l'ingénierie, la construction et la socio-économie. Les rencontres avec les gestionnaires du parc et la séance de « portes ouvertes » auront permis de vérifier, d'actualiser et de bonifier les données recueillies.

Les mesures de mitigation spécifiques illustrées sur les feuillets photomosaïques à l'échelle 1 :5 000 présentés au Volume 2 témoignent de la préoccupation visant à protéger, voire à maintenir dans la mesure du possible, tout le potentiel du milieu lors de l'élaboration du tracé. Ceci est particulièrement vrai au niveau de la localisation du tracé à l'intérieur des voies de circulation privées du parc, permettant ainsi aux gestionnaires du parc de récupérer d'une certaine manière et en partie l'emprise actuelle de PTNI dans le parc. Au niveau du milieu boisé, il faut souligner que le projet impliquera la perte d'aucune superficie boisée alors que les mesures de mitigation spécifiques permettront de préserver les deux cours d'eau directement touchés (rivière aux Serpents et ruisseau Rousse) et de conserver l'intégrité des six autres cours d'eau franchis. Les mesures de mitigation générales et spécifiques contenues dans ce chapitre et les plans fournis au Volume 2 témoignent de la volonté du promoteur de protéger et de maintenir la qualité de l'environnement. Ces mesures de mitigation et ces méthodes de travail ont été présentées lors des différentes réunions et de la séance des « portes ouvertes ». Elles ont majoritairement donné satisfaction aux personnes présentes et répondent, par conséquent, aux préoccupations du milieu.

Le projet aura évidemment des avantages économiques. Les études requises par un tel projet, les matériaux, outils et toutes les activités reliées à la construction non seulement de l'oléoduc auront un impact positif sur l'activité économique de la région.

Le projet respecte les éléments essentiels du développement durable que sont la protection de l'environnement, le respect du milieu social et l'apport économique pour la région concernée par le projet.

Chapitre **9**

---

## **Surveillance environnementale**

## 9. SURVEILLANCE ENVIRONNEMENTALE

La surveillance environnementale est notamment basée sur des données spécifiques colligées tout au long de la préparation de l'étude d'impact, lors des rencontres tenues durant le processus d'information et de consultation du public et des inventaires détaillés réalisés sur le tracé privilégié. La supervision continue lors de l'exécution des travaux projetés vise à atteindre le but recherché, soit d'assurer le respect :

- des mesures proposées dans l'étude d'impact, incluant les mesures d'atténuation ou de compensation, s'il y a lieu;
- des conditions fixées par les autorités réglementaires;
- des engagements du promoteur prévus aux autorisations; et
- des exigences relatives aux lois et règlements pertinents.

### 9.1 Phase préconstruction

Avant que les travaux de construction débutent, PTNI formera une équipe d'inspection possédant les qualifications requises dans le domaine. Cette équipe devra s'assurer que l'entrepreneur retenu exécutera les travaux en conformité avec les mesures de mitigation prévues, afin de réduire les impacts sur le milieu.

Les membres de l'équipe (environnementale et technique) entreront en fonction environ une semaine avant le début des travaux sur le terrain pour prendre notamment connaissance des documents déposés pour l'obtention des autorisations. Un représentant de PTNI ayant participé à l'élaboration du projet sera disponible en permanence durant cette période pour présenter le projet, expliquer le cheminement menant à l'obtention des permis et autorisations, répondre aux questions et, ultimement, visiter la zone où seront effectués les travaux. Cette période est essentielle à l'équipe d'inspection pour atteindre le but de la surveillance environnementale qui repose notamment sur le respect des points identifiés ci-haut.

Il est également important de mentionner que les employés clés de l'entrepreneur (directeur du chantier, contremaîtres, opérateurs, etc.) qui seront sélectionnés pour l'exécution des travaux participeront à une rencontre d'information traitant notamment des éléments sensibles exigeant des mesures de protection. Les documents produits pour obtenir les autorisations nécessaires à la réalisation du projet seront mis à leur disposition. Les autorisations reçues et les conditions s'y rattachant de même que les volumes contenant les lois et règlements pertinents seront disponibles en permanence sur le chantier.

## 9.2 Équipe d'inspection

Pipelines Trans-Nord Inc. identifiera un chef-inspecteur technique et un chef – inspecteur environnemental qui seront épaulés par du personnel d'inspection expérimenté. Les chefs-inspecteurs verront au bon déroulement de l'ensemble des travaux d'inspection, à la supervision relative à ceux-ci de même qu'à la gestion de l'ensemble des données qui seront compilées lors de la réalisation du projet.

Selon les besoins, un ou plusieurs spécialistes en environnement seront affectés à la construction de façon régulière ou ponctuelle. Sans s'y limiter, les spécialistes qui pourront être appelés à fournir leur expertise dans le cadre de l'exécution des travaux sont des :

- archéologues,
- biologistes (de la faune, de la flore),
- ingénieurs forestiers.

### 9.3 Phase construction

Les membres de l'équipe d'inspection devront rédiger quotidiennement un rapport d'activités indiquant les événements significatifs relevés au cours de la journée pour colliger ceux-ci au dossier du projet.

Les considérations environnementales relatives au tracé privilégié de même que les moyens envisagés pour protéger l'environnement sont contenus dans l'étude d'impact. Ces considérations portent notamment sur les principaux éléments suivants :

- la protection des boisés dans le secteur des routes du Camping et de la Plage;
- les traversées de la rivière aux Serpents et du ruisseau Rousse;
- la protection des arbustes, des arbres et des plantes à statut précaire en bordure des routes du Camping, de la Plage et des Collines;
- la disposition des déblais et la stabilité du fossé en bordure de la route des Collines;
- les sites de ponte de la Chélydre serpentine (1 site) et de la Tortue peinte (1 site);
- le captage et la disposition des eaux utilisées pour les essais hydrostatiques;
- les carburants (transport et ravitaillement).

Les mesures générales/spécifiques de mitigation incorporées à la conception globale de l'oléoduc et à chacune des activités de construction ont été développées/planifiées pour permettre de minimiser et de limiter les impacts négatifs importants à court, moyen et long termes sur l'environnement. L'équipe d'inspection désignée devra voir au respect des mesures prévues.

Suite aux travaux de remise en état final, un rapport environnemental sera produit puis transmis au MENV.

#### 9.4 Phase postconstruction

En cours d'exploitation de son pipeline, PTNI procèdera à des vérifications de ses installations par des patrouilles aériennes, routières et pédestres pour notamment détecter les anomalies potentielles ou des activités illicites par une tierce partie sur l'emprise. Si des anomalies ou activités étaient détectées, PTNI demandera, selon les besoins, à un ou des spécialistes de se diriger sur place pour colliger les données jugées nécessaires et, le cas échéant, appliquer des mesures correctives. Le secteur ayant fait l'objet d'une intervention fera l'objet d'un suivi l'année subséquente ou avant selon l'ampleur des anomalies rapportées et des mesures correctives appliquées. Cette façon de faire sera maintenue tout au cours de l'exploitation et de l'entretien du nouveau tronçon du réseau de PTNI. PTNI compte également mettre en place un programme de suivi environnemental suite aux travaux. Le programme préliminaire de suivi est présenté au chapitre 10.

#### 9.5 Mise hors service

L'expérience des compagnies de pipeline a montré qu'avec un programme régulier d'inspection et d'entretien, un système de pipeline peut durer aussi longtemps qu'il y a un marché à desservir. Dans l'éventualité où le nouveau réseau devrait être mis hors service, la procédure décrite dans la norme CAN Z662 s'appliquera, s'il y a lieu, soit entre autres :

- laisser la canalisation remplie d'un agent approuvé (azote) et, au besoin, la doter d'un dispositif d'échappement;
- isoler la canalisation au moyen de capuchons soudés ou de brides pleines;
- maintenir des dossiers appropriés sur les canalisations hors service;
- maintenir une protection contre la corrosion.

Si la mise hors service du réseau devenait nécessaire, un représentant chargé de la surveillance environnementale sera sur place afin de s'assurer que toutes les mesures de mitigation connues et efficaces soient appliquées.

En ce qui concerne la conduite existante, celle-ci sera vidée entièrement de son produit à l'aide de cochonnets et d'azote pour par la suite être abandonnée. La canalisation sera isolée par la mise en place de bouchons de béton maigre. Du béton maigre sera également introduit dans la conduite pour les tronçons de l'oléoduc localisés en milieu humide pour maintenir celle-ci à son niveau actuel.