

COMMENTAIRES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC SUR LE PROJET D'OLÉODUC ÉNERGIE EST TRANSCANADA – VOLET PIPELINE

COMMENTAIRES SPÉCIFIQUES

1. CONSTRUCTION DE L'OLÉODUC

Commentaire 1

Le promoteur ne fait pas la liste des localisations exactes où l'oléoduc traverse les routes sous la responsabilité du Ministère alors qu'il le fait pour les traversées de cours d'eau.

Le MTQ souhaite connaître ces localisations. S'il n'est pas possible d'avoir tous les détails pour chaque traversée de routes, le promoteur devrait minimalement indiquer les différents scénarios possibles concernant :

- *le mode de franchissement (tranchée ouverte, forage dirigé, etc.);*
- *la profondeur de l'oléoduc;*
- *les mesures prises pour protéger l'oléoduc dans l'emprise des routes (afin d'éviter qu'il soit abîmé lors de travaux routiers).*

Commentaire 2

À la page 2-17 du Volume 1, le promoteur indique que « Les franchissements de voie ferrée et de route nécessitent une entente avec le propriétaire et cette entente peut fixer une épaisseur plus importante. L'épaisseur de recouvrement dépendra des paramètres suivants :

- le nivellement de finition;
- aux franchissements de route et de voie ferrée, la distance entre le fond du fossé et le sommet des rails ».

Le MTQ informe le promoteur que la profondeur des conduites devra également dépendre :

- *de l'élévation du fond du fossé à la suite de son entretien puisque l'accumulation de sédiments et de végétation pourrait avoir un impact sur le niveau mesuré;*
- *des interventions programmées et planifiées dans les emprises du MTQ et sur le réseau routier.*

Commentaire 3

Bien qu'un *Plan de gestion et de contrôle de la circulation* apparaisse dans les documents (volume 8, page 2-10), celui-ci porte sur « les lieux des infrastructures auxiliaires temporaires et les routes d'accès temporaires durant la construction ». En effet, le Plan proposé par l'initiateur ne considère pas les impacts sur la circulation et la sécurité sur le réseau routier supérieur provincial.

Actuellement, l'initiateur reconnaît que les ponts seront sollicités (volume 3, page 7-17), mais réfère seulement à ceux qui lient les rives du fleuve Saint-Laurent (volume 3, page 7-13 en référence à la figure 7.2, annexe A). De plus, il identifie un grand nombre de routes susceptibles d'être utilisées pendant la construction (volume 3, page 7-10, tableau 7-4) sans

pour autant indiquer avec quelle intensité ces routes seront sollicitées. Les débits supplémentaires et les charges surdimensionnées peuvent occasionner une détérioration accrue des infrastructures.

L'initiateur reconnaît entre autres qu'une « congestion excédentaire liée au projet est anticipée dans la grande région de Québec » (volume 3, page 7-13), mais il ne présente pas de mesure d'atténuation mis à part qu'il a prévu, « dans la mesure du possible, transporter le personnel affecté à la construction [...] à bord de véhicules à plusieurs passagers afin de réduire la circulation » (volume 8, page 2G-11) et (volume 3, page 7-25). Toutefois, l'initiateur ne présente pas de mesures pour ce qui est des entraves liées au franchissement du réseau du MTQ lors de la période de construction, ni de plan de signalisation ou de chemin de détour.

Parmi les effets anticipés du projet, il est mentionné « une plus grande circulation et la relocalisation ou la fermeture temporaire des voies d'accès » (volume 3, page 2-23) et des nuisances liées à la construction, telles que le bruit, les vibrations et une hausse du trafic routier (V3, 2-24). En réponse à ces effets, l'initiateur réfère à des tableaux de mesures d'atténuation absents du document. Concernant le bruit, l'initiateur a prévu de s'assurer du bon état des dispositifs antibruit de sa machinerie et de prendre des « mesures raisonnables [...] près des zones résidentielles » (volume 8, page 5-23), mais ne mentionne pas l'augmentation du bruit routier engendré par l'augmentation des véhicules lourds sur le réseau du MTQ. Depuis 1998, le MTQ s'est doté d'une Politique sur le bruit routier.

Le MTQ exige que le promoteur présente un plan de transport des marchandises et des travailleurs qui emprunteront le réseau sous sa responsabilité. En plus des exigences attendues quant aux parcours empruntés, les véhicules utilisés et l'intensité des déplacements, ce plan devra :

- *porter une attention particulière à la capacité et l'état des structures empruntées, à l'intensité des charges imposées aux infrastructures routières et à la réglementation à respecter, le cas échéant, pour le transport hors-norme;*
- *présenter des solutions complémentaires d'atténuation de la congestion excédentaire liée au projet*
- *préciser les mesures d'atténuation des nuisances identifiées à la section 2 du volume 3 (hausse de la circulation, fermeture et relocalisation de voies d'accès, bruits, vibrations à proximité des zones sensibles);*
- *prendre en considération la Politique sur le bruit routier du MTQ.*

Commentaire 4

Bien que les intentions de l'initiateur d'effectuer les démarches nécessaires auprès des autorités et de compléter leur étude en lien avec les infrastructures de transport soient présentées au tableau 7-7 (volume 3, page 7-19), le MTQ juge incomplets les documents soumis pour analyse.

Les données de l'annexe C du volume 8, qui comprend les *Autorisations et permis potentiellement requis pour la mise en place d'un pipeline*, les *Autorisations ou permis potentiellement nécessaires à la mise en place d'une station de pompage* et les *Autorisations ou permis potentiellement nécessaires à la mise en place d'infrastructures temporaires* sont absentes pour le Québec.

L'emplacement et les impacts des routes d'accès permanentes menant notamment à la station de pompage de Donnacona ne sont pas présentés : « Les emplacements confirmés de ces éléments s'appuieront sur des facteurs techniques, de construction et environnementaux, ainsi que sur l'avis des parties intéressées » (volume 1, page 1-5).

Par conséquent, le promoteur doit :

- *identifier et décrire dans un plan de transport les trajets détaillés de moindre impact permettant d'accéder à chaque chantier tenant compte des interdictions d'utilisation des routes à respecter et des charges permises;*
- *identifier et obtenir les permis et autorisations nécessaires à la mise en place de ses infrastructures lorsque son plan de transport et les emplacements des accès routiers seront déterminés;*
- *consulter le MTQ pour déterminer l'emplacement des routes d'accès permanentes (p.ex. la route d'accès à la station de pompage de Donnacona) et soumettre les demandes de permis d'accès et les permissions d'intervention requises.*
- *Identifier si l'aménagement de routes d'accès à partir des autoroutes est prévu pour accéder au corridor de l'oléoduc. Le cas échéant, une éventuelle demande en ce sens lui sera refusée par le Ministère.*

Commentaire 5

Dans l'étude d'impact, le promoteur indique que l'emprise des travaux pour la construction de l'oléoduc est d'une largeur maximale de 60 m. Il est donc envisageable, dans les secteurs boisés, que le promoteur doive déboiser un corridor de cette largeur. De part et d'autre d'une route traversée par l'oléoduc, un tel déboisement peut avoir un impact, en période hivernale, sur l'enneigement de la chaussée et générer de nouvelles zones de poudrière.

Sur le réseau routier du MTQ, notamment dans la région de la Chaudière-Appalaches, plusieurs routes traversées par l'oléoduc connaissent déjà des problématiques de poudrière. De plus, pour certaines autoroutes (p.ex. AUT-40), la végétation en bordure de route joue un rôle de sécurité routière pour l'effet brise-vent qu'elle crée.

Le MTQ est d'avis que cette question, absente de l'étude d'impact, doit être étudiée par le promoteur et que ce dernier doit, le cas échéant, élaborer des mesures d'atténuation (conservation d'une bande boisée, plantation d'une haie brise-vent, etc.).

Commentaire 6

Dans le *Plan de protection de l'environnement du nouveau pipeline* (volume 8, page 5-19), l'initiateur a identifié des espèces végétales envahissantes et a prévu des façons de les gérer dans l'emprise du projet pour éviter leur propagation. Toutefois, les mesures proposées sont incomplètes ou inadéquates pour la majorité des plantes classées EEE. Pour éviter leur propagation, des mesures plus sévères concernant la gestion des sols excavés (enfouissement ou destruction) durant la période de construction et le suivi post construction devrait être envisagé par l'initiateur. Par exemple, sur le territoire de la MRC de Portneuf, le tracé du projet est situé en rive de l'autoroute 40 dont l'emprise est particulièrement envahie par le roseau commun. Les risques de propagation dans l'emprise du projet sont donc très importants.

Par conséquent, le MTQ demande à l'initiateur de s'engager à :

- *prévoir un plan d'intervention approprié en présence d'espèces exotiques envahissantes.*

Commentaire 7

L'initiateur affirme que « les activités de défrichage durant la construction [...] pourraient entraîner l'introduction de sédiments et de particules solides en suspension dans les cours d'eau » (volume 3, page 5-37) et que les boues de forage entraînent une augmentation de la sédimentation (Volume 6, page 6-2). Cependant, il n'identifie pas les conséquences négatives sur le drainage des routes (fossés, ponceaux, bassins de rétention) comme des impacts potentiels.

Le MTQ exige que :

- *les impacts des sédiments sur le drainage des routes soient analysés;*
- *des mesures pour éviter que la construction du projet nuise au drainage des infrastructures sous sa gestion soient identifiées.*

Le MTQ juge ces précautions essentielles à la pérennité des infrastructures sous sa gestion.

Commentaire 8

Le promoteur mentionne que les exigences réglementaires provinciales qui concernent les infrastructures routières sont régies par le MTQ et sont écrites dans les documents suivants :

- *Code de la sécurité routière (CSR) du Québec;*
- *Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers;*
- *Politique de circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal.*

Il n'est pas question de la Loi sur la voirie. Le promoteur doit être informé qu'en vertu des articles 37 et 38 de cette loi, il devra demander au ministère une Permission de voirie pour tout accès réalisé à partir de l'emprise du réseau routier sous sa responsabilité. Ces permissions de voirie seront assorties de différentes exigences, notamment un plan de signalisation si des entraves à la circulation sont prévues.

Commentaire 9

Le MTQ mise sur l'importance de mettre en marche les mesures d'atténuation prévues au volume 3, section 7 (7.2.2.4. *Transport routier*) de l'étude d'impact et plus particulièrement, la réalisation d'une « *étude d'impacts sur le trafic routier de la construction du pipeline et des stations de pompage* » ainsi qu'un « *plan de transport pour chaque chantier à venir* ».

Commentaire 10

Le promoteur ne mentionne pas que les puits des forages dirigés nécessaires aux traversées de routes seront aménagés à l'extérieur de l'emprise des routes visées. Il s'agira d'une exigence du MTQ.

Commentaire 11

Le projet est insuffisamment détaillé en ce qui concerne les méthodes de travail (ex. : pour les secteurs de l'Ouest de la Montérégie et Bas-Saint-Laurent). Bien que le processus d'autorisation prévu doive pouvoir encadrer efficacement les étapes à venir dans le projet, certains détails techniques concernant, entre autres, le franchissement de routes et d'autoroutes (enfouissement, excavation d'une tranchée, forage ou autre) par le pipeline nous demeurent inconnus à cette étape-ci. Le MTQ a également des considérations par rapport à un besoin de fermeture temporaire sur le réseau pour la période de construction, principalement au niveau de l'autoroute 40.

Commentaire 12

Dans la région du Bas-Saint-Laurent, le pipeline traverse la route 185 à deux endroits rapprochés (environ 1 kilomètre), dans le secteur de Saint-Antonin. À la page 4 du volume 1, le promoteur mentionne qu'un des critères de sélection élaborés pour le projet est de réduire au minimum le nombre de traversées de routes. Le promoteur doit donc réexaminer la possibilité de faire une seule traversée au droit de la route dans ce secteur, à moins de contraintes techniques qu'il devra alors identifier.

Commentaire 13

Dans la région du Bas-Saint-Laurent, dans le secteur de Saint-Antonin, le MTQ planifie un projet de construction d'un tronçon de l'autoroute 85 à deux chaussées séparées à l'est de la route 185 actuelle (échancier non connu). Le promoteur du projet devra s'enquérir auprès du MTQ, en temps opportun, de l'emplacement projeté et des spécifications géométriques de cette nouvelle infrastructure pour enfouir le pipeline de façon permanente à cet endroit, sinon, il sera responsable de tous les frais associés aux travaux de repositionnement ultérieurs, le cas échéant.

2. UTILISATION DU RÉSEAU ROUTIER PENDANT LA PHASE DE CONSTRUCTION

Commentaire 14

Le Tableau 7-4 du Volume 3 (page 7-10) présente les principales routes susceptibles d'être utilisées pendant la construction et les débits journaliers moyens annuels (DJMA).

Le MTQ demande au promoteur de préciser de quelle façon les DJMA ont été évalués à partir de l'atlas du MTQ.

Commentaire 15

Au Tableau 7-7 du Volume 3 (page 7-19), le promoteur précise qu'il réalisera une étude d'impact sur le trafic routier de la construction de l'oléoduc et des stations de pompage.

Le MTQ demande au promoteur de :

- *présenter les faits saillants de cette étude, les impacts appréhendés ainsi que les mesures d'atténuation envisagées;*

- *d'évaluer les impacts des diverses traversées du réseau routier sur la circulation et non seulement se limiter à l'impact de l'augmentation de l'achalandage sur le réseau;*
- *indiquer au Ministère à quelle date il prévoit présenter cette étude;*
- *s'engager à se concerter avec les directions territoriales du ministère afin de planifier et gérer la circulation durant les travaux.*

Commentaire 16

Il est reconnu dans l'évaluation que « les activités, la circulation et le personnel du projet pourraient entraîner une hausse de la demande en infrastructures et en services locaux, comme [...] le transport » (volume 7, page 3-22). Le promoteur mentionne également que les « effets résiduels sur les infrastructures de transport sont négatifs » (volume 7, 3-23). Toutefois, comme mentionné précédemment, aucun plan de transport lors de la construction n'est proposé. Il est donc impossible pour le MTQ d'évaluer, à ce stade de l'analyse de recevabilité, les impacts de la circulation des véhicules sur l'état des infrastructures du réseau routier supérieur. De plus, le MTQ ne peut juger des mesures d'atténuation nécessaires pour préserver l'état des infrastructures routières. Par conséquent, les mesures proposées sont nécessairement incomplètes (volume 3, pages 7-19,20, tableau 7-7).

Le tableau 7-5 (volume 3, page 7-15) identifie des indicateurs visant à mesurer certains effets de l'augmentation de la demande sur les infrastructures de transport. Toutefois, des paramètres mesurables de l'état des infrastructures sont absents de ce tableau. Le MTQ utilise des indicateurs permettant de suivre l'évolution de l'état de ses infrastructures.

À au moins deux reprises (volume 3, page 6-38 et volume 3, page 7-37), l'initiateur remet aux ministères, organismes et entreprises fournisseurs de services et de systèmes d'infrastructures la responsabilité du « suivi de la demande en services dans le cadre de leurs pratiques de planification normales ». Le MTQ ne reconnaît pas comme pratiques de planification normales les activités liées à un projet dont la durée de la période de construction peut aller jusqu'à cinq ans (volume 3, page 7-25) et dont les conséquences sur la circulation et les infrastructures ne peuvent être évaluées sur la base de l'analyse sommaire et incomplète présentée.

L'initiateur prévoit comme mesure d'atténuation à l'augmentation de la demande sur les infrastructures de transport de « maintenir un dialogue ouvert avec les autorités municipales pour l'évaluation de l'état des routes » (volume 3, page 7-20), mais ne fait pas mention des autorités provinciales. L'engagement de l'initiateur à préserver et remettre en état les infrastructures routières s'avère aussi essentiel.

Compte tenu des charges qu'impose le transport des matériaux et de l'équipement sur le réseau routier supérieur et la durée des activités de construction du projet pouvant aller jusqu'à cinq ans (volume 3, page 7-25), le MTQ demande à l'initiateur :

- *d'ajouter aux paramètres mesurables l'état des infrastructures (IRI, orniérage (chaussées), IES et IFS (ponts)) au tableau 7-5 (volume 3, page 7-15);*
- *de prendre la responsabilité du suivi de l'augmentation du trafic et des impacts associés au projet sur les infrastructures routières;*
- *de s'engager à maintenir en bon état les voies publiques qu'empruntent les camions et de réparer tout dommage occasionné durant et au terme des travaux;*

- *de s'engager à consulter le MTQ au même titre que les autorités locales et municipales puisque plusieurs des traversées se feront sur le réseau sous la gestion du MTQ.*

Le MTQ juge ces engagements essentiels au développement durable des infrastructures sous sa gestion.

Commentaire 17

Le Tableau 7-10 du Volume 3 (page 7-31) présente une information partielle des interventions planifiées par le MTQ. En fonction de la date de réalisation des travaux, d'autres interventions sur le réseau routier pourraient avoir un effet cumulatif sur la circulation. Advenant la réalisation du projet, le MTQ invite le promoteur à communiquer avec ses directions territoriales afin de bien coordonner les interventions, le cas échéant.

Commentaire 18

Le MTQ informe le promoteur qu'en aucun cas, le projet ne devra compromettre les interventions futures du MTQ, notamment l'entretien des réseaux de drainage, l'élargissement, le réaménagement et le parachèvement d'infrastructures routières. Le promoteur est invité à contacter le MTQ afin de connaître les divers besoins à toutes les traversées du réseau routier actuel et projeté.

3. EXPLOITATION DU PIPELINE

Commentaire 19

Le MTQ se questionne à savoir si l'exploitation d'un oléoduc provoque des vibrations et le cas échéant, quels seront les impacts sur les infrastructures routières.

Le MTQ demande au promoteur :

- *de préciser si l'exploitation de l'oléoduc provoquera des vibrations;*
- *d'identifier les impacts liés à ces vibrations sur l'intégrité des infrastructures routières traversées et longées (routes, ponts, ponceaux).*

Commentaire 20

L'initiateur affirme que le MTQ a contribué à l'identification des projets de développement pouvant avoir des effets cumulatifs avec le projet. Cependant, les projets identifiés (volume 3, pages 2-34 à 2-37, tableau 2-13) sont une mince part des interventions réalisées et les effets combinés des travaux de construction de TransCanada et du MTQ sur la circulation ne sont pas considérés

Comme le reconnaît l'initiateur, « le Ministère doit [...] procéder à de nombreux travaux majeurs d'entretien et de remise en état » de son réseau (volume 3, page 7-10). Les projets de développement et de conservation des infrastructures du MTQ sont nombreux et mis à jour annuellement.

Par conséquent, l'initiateur doit :

- *considérer l'ensemble des interventions programmées par le MTQ sur le réseau routier;*
- *ajuster l'échéancier du projet en conséquence;*

- *prévoir des mesures d'atténuation des impacts sur la circulation;*
- *s'engager à remettre en état tout dommage causé aux infrastructures routières.*

Commentaire 21

Le MTQ est préoccupé par la localisation des vannes de sectionnement dans les emprises de son réseau en lien avec les risques de déversements et de sécurité pour les usagers lors de l'exploitation du pipeline. À cet effet, l'étude d'impact prévoit un « processus itératif » engagé par le promoteur et qui est voué à préciser ponctuellement leur localisation selon plusieurs facteurs, dont la reconnaissance des commentaires des parties, propriétaires ou organismes intéressés (*Volume 1. Section 2. 2.3.5 Postes de sectionnement de la canalisation principale*). Le ministère des Transports insiste sur l'importance d'y prendre part.

Commentaire 22

Le MTQ informe le promoteur qu'en aucun cas, le projet ne devra compromettre les interventions futures du MTQ, notamment l'entretien des réseaux de drainage, l'élargissement, le réaménagement et le parachèvement d'infrastructures routières. Le Promoteur est invité à contacter le MTQ afin de connaître les divers besoins à toutes les traversées du réseau routier actuel et projeté.

4. SÉCURITÉ LIÉE À LA CONSTRUCTION ET L'EXPLOITATION DE L'OLÉODUC

Commentaire 23

En ce qui a trait aux mesures d'urgence prévues par le promoteur liées à la construction et l'exploitation de l'oléoduc, le MTQ est d'avis qu'il doit faire partie des intervenants impliqués dans la mise en place de plans d'intervention. Au même titre que les corps policiers, le MTQ est constamment présent sur le réseau routier via ses patrouilleurs. Ces derniers doivent donc être formés pour reconnaître les signes d'un déversement et agir en fonction de la sécurité des usagers de la route.

À cet effet, le promoteur doit :

- *Consulter et impliquer le MTQ dans la mise en place des plans d'intervention;*
- *former les intervenants du MTQ concernés (p.ex. les patrouilleurs) sur les risques potentiels, sur les précautions à prendre s'il y a fuite de l'oléoduc (ex. : rayon de fermeture de la circulation) et sur les signes à reconnaître lorsqu'il y a fuite;*
- *mieux encadrer l'obligation de divulgation aux municipalités et autres parties concernées, notamment les chemins de fer dans le cas d'un déversement de pétrole provenant de l'oléoduc;*
- *prévoir un mécanisme de réaction rapide à un déversement de pétrole provenant d'un oléoduc, tant pour la compagnie propriétaire de l'oléoduc que d'une compagnie ferroviaire dont les voies ferrées pourraient être touchées.*

Commentaire 24

La section 5 du volume 1 qui s'intitule *Contexte environnemental et socio-économique*, ne fait aucune mention quant à la proximité du projet par rapport au réseau routier supérieur et

au fait qu'il le traverse en de nombreux points. De plus, bien que les critères de sélection du tracé soient listés (volume 1, page 4-5) et que le document fasse mention des avantages de suivre le gazoduc existant (TQM), le choix du tracé n'est pas suffisamment justifié quant à la proximité de l'emprise du projet et des réseaux routiers sous la gestion du MTQ.

L'information disponible ne permet pas de savoir à quelle distance l'emprise de l'oléoduc voisine l'emprise routière. Considérant la proximité relative du tracé et les nombreux points de franchissement du réseau routier, les risques d'interaction entre l'activité routière, les activités de construction et l'exploitation du pipeline doivent être considérés par l'initiateur.

Les accidents de véhicules et les déversements accidentels de matières dangereuses sont identifiés parmi les accidents et défaillances qui pourraient se produire pendant la construction dans l'emprise du projet (volume 6, page 6-1). Toutefois, l'initiateur ne considère pas les risques qu'implique la proximité du projet avec le réseau routier supérieur pour les usagers qui y circulent. Par ailleurs, les franchissements de routes sont aussi des situations pouvant occasionner des contraintes importantes pour le MTQ, lors des travaux d'entretien de ses routes, qui n'ont pas été considérées par l'initiateur (volume 6, page 6-1).

Par conséquent, le MTQ demande à l'initiateur :

- de préciser les distances qui séparent les emprises autoroutières (ex. : A-40) de l'emprise de construction et, à terme, de l'oléoduc Énergie Est;*
- de détailler les critères qui motivent l'emplacement de l'oléoduc aussi près des emprises autoroutières, notamment en ce qui concerne l'emprise de l'A-40, et de préciser si des tracés alternatifs ont été considérés;*
- d'analyser davantage les risques potentiels d'accidents qui impliquent les véhicules circulant sur le réseau routier supérieur;*
- de considérer la proximité et les franchissements de routes dans le contexte environnemental et socio-économique (volume 1, 5);*
- d'identifier les risques partagés avec le MTQ, et ce, tant à la phase de la construction qu'à la phase d'exploitation.*

Commentaire 25

Les risques de collision avec les cervidés (cerfs de Virginie et orignaux) sont identifiés comme une problématique de sécurité routière sur le réseau routier du MTQ. Le déboisement de l'emprise de l'oléoduc est susceptible d'avoir un impact sur des déplacements des cervidés dans la mesure où le corridor déboisé peut servir de corridor migratoire. Cette éventualité peut avoir des conséquences sur la sécurité des usagers de la route.

Dans la région de la Chaudière-Appalaches, des sites de traversées de l'oléoduc à la hauteur des autoroutes 20 (à St-Nicolas) et 73 présentent des risques élevés d'accidents avec les cervidés. Dans la région de la Capitale-Nationale, l'emprise du projet traverse quatre zones de confinement du cerf de Virginie dans la MRC de Portneuf. De plus, « la fréquence de la circulation des véhicules sera plus élevée » (volume 6, page 6-3), ce qui augmentera encore davantage les risques d'accident.

Par conséquent, le MTQ demande à l'initiateur :

- *d'analyser les impacts de la perturbation des zones de confinement du cerf de Virginie sur la sécurité routière;*
- *d'élaborer des mesures d'atténuation pour minimiser les mouvements de cervidés au droit du corridor déboisé à la hauteur des traversées d'autoroutes;*
- *de s'engager à consulter le MTQ au sujet de ces mesures et d'harmoniser ses actions avec celles du Ministère.*

Commentaire 26

Le risque de déversement pétrolier est jugé faible en phase d'exploitation en raison des mesures d'atténuation mises en place. Cependant étant donné la proximité de l'autoroute 40 et des DJMA importants, des questions de sécurité publique peuvent se poser (perturbation du trafic/fermeture de l'autoroute?). Les mesures d'atténuation devraient présenter une procédure d'urgence concernant la gestion de la circulation, notamment sur l'autoroute 40.

Commentaire 27

Le MTQ est d'avis que le promoteur doit réduire au minimum les risques pour la population et les infrastructures du MTQ. Un des moyens est de procéder à une véritable **gestion des risques**. À cet égard, le document n'est pas explicite sur la démarche. Davantage d'explications sur les critères retenus et les moyens de réduction des risques pourraient être intéressants.

Commentaire 28

L'étude ne semble pas préciser la sensibilité de son système automatique de détection de fuites. Bien qu'on fasse référence à des normes et à certaines valeurs dans la section 4.12 du volume 7 de la demande du promoteur, le MTQ n'est pas certain qu'elles soient pertinentes à l'appréciation de la sensibilité du système. Il est donc difficile d'apprécier l'efficacité attendue de ce système et de savoir s'il est possible que des fuites légères et non détectées puissent survenir et ainsi occasionner des dommages significatifs avant qu'elles ne soient détectées par d'autres moyens.

Commentaire 29

Le MTQ se questionne sur l'efficacité des autres moyens utilisés pour la détection des fuites légères ou non détectées. Une patrouille visuelle aérienne et au sol à chaque trois semaines, est-ce suffisant? La surveillance d'odeur par le public est peu utile en milieu rural ou forestier.

Commentaire 30

La distance moyenne ou maximale entre les valves d'arrêt en cas d'urgence ne semble pas précisée. Bien que ces valves soient illustrées sur les cartes, il demeure difficile d'évaluer la quantité de pétrole pouvant continuer d'être déversée après la fermeture d'urgence des valves.

Commentaire 31

Le délai maximal d'intervention des équipes terrain d'intervention en cas d'incident n'est pas précisé (volume 7 section 6.3.2).

Commentaire 32

Dans la section sur les risques externes pouvant affecter les installations, le promoteur ne parle pas des actes malveillants (terrorisme et vandalisme) alors que leurs conséquences pourraient être majeures.

Commentaire 33

À la fin de l'exploitation des installations, le promoteur prévoit retirer les canalisations du sol sauf celles situées sous les routes et sous les chemins de fer (elles seraient coupées et cimentées); a-t-on analysé quel serait l'impact à long terme de cette solution sur les opérations, la pérennité et la sécurité des infrastructures de transport? Est-ce que les responsables de ces infrastructures au MTQ seront consultés sur cette méthode?

Commentaire 34

Le promoteur que le personnel externe en préparation aux situations d'urgence sera formé. Le MTQ est d'avis que les informations à ce sujet sont imprécises. Qui veut-on former exactement et quelle serait la nature de ces formations?

5. TOURISME ET PATRIMOINE

Commentaire 35

L'initiateur se réfère au débit journalier moyen annuel pour dresser un portrait sommaire de l'achalandage du réseau routier susceptible d'être utilisé pendant la construction (volume 3, page 7-10, tableau 7-4). Toutefois, cette information n'est pas représentative des périodes d'achalandage touristique dont l'initiateur devrait tenir compte.

Le MTQ est d'avis que l'initiateur doit ajuster son plan de transport à la haute saison touristique en utilisant les débits estivaux (DJME) comme référence pour les travaux réalisés en saison estivale.

Commentaire 36

Le paysage routier est une préoccupation du ministère des Transports. Il est reconnu que les routes sont des axes de découverte des paysages et de promotion des régions traversées. L'initiateur reconnaît que « le tourisme occupe [...] une place importante dans l'économie des régions » notamment pour la région de la Capitale-Nationale (volume 3, page 6-10) et que « le tourisme est très développé » (volume 3, page 8-5).

Au tableau 3-1 (volume 1, page 3-26), il est mentionné que les effets visuels esthétiques du projet doivent être traités selon le guide de dépôt de l'ONÉ. À cet effet, l'initiateur réfère le lecteur à la section 10 du volume 3, absente des documents disponibles.

Ainsi, l'initiateur ne fait aucune mention des impacts du projet sur le paysage. Il ne précise pas quels seraient les équipements visibles à partir du réseau routier ni de quelle façon il prévoit minimiser les impacts paysagers en ce qui concerne la cohabitation et le franchissement des routes sous gestion provinciale.

Par conséquent, le MTQ exige que les impacts paysagers du projet soient analysés par l'initiateur. De plus, elle demande à l'initiateur de:

- *minimiser le déboisement lors de la construction du projet;*
- *préciser la largeur du corridor déboisé à proximité de l'emprise routière ainsi que les équipements visibles prévus;*
- *prévoir des mesures d'atténuation des impacts visuels du projet;*
- *s'engager à remettre en état les secteurs endommagés (chemins de détour, servitude de construction).*

Commentaire 37

Dans certains territoires, le projet traverse des routes d'intérêt patrimonial. Dans la région de la Capitale-Nationale, le chemin du Roy n'a pas été identifié parmi les routes patrimoniales (volume 3, page 3-3). La traversée de cette route devra tenir compte non seulement des impacts sur la circulation locale, mais aussi des périodes d'achalandage touristique et de l'environnement patrimonial.

6. TRANSPORT FERROVIAIRE ET MARITIME

Commentaire 38

Au volume 3, section 7, l'initiateur présente des informations incomplètes ou erronées au sujet du réseau de transport des marchandises. Il affirme que le transport maritime, routier et ferroviaire « présente des contraintes de capacité qui risquent d'être exacerbées par le projet » (volume 3, page 7-9) sans pour autant présenter l'analyse de ces capacités, notamment pour le réseau ferroviaire.

Par exemple, il identifie le port de Portneuf comme une installation accessible à l'année avec un certain potentiel intermodal (volume 3, page 7-9, tableau 7-3). Cette information est erronée puisque l'état du port de Portneuf ne permet pas le transbordement de marchandises. En fait, ce port est visé par le programme de dessaisissement des ports de Transports Canada. La Ville de Portneuf s'oppose à cette rétrocession principalement en raison de la détérioration avancée du quai et de ses coûts d'exploitation. Par ailleurs, depuis 2006, Statistique Canada n'enregistre aucune activité au port. Les installations de Portneuf ne disposent pas de services intermodaux.

Il est écrit que « les installations intermodales de Montréal [...] seront sollicitées » et que les matériaux seront transportés par camions à partir des installations portuaires et des gares de triage » (volume 3, page 7-25). Les installations ferroviaires intermodales de la région de Québec ne semblent pas considérées par l'initiateur.

Par conséquent, le MTQ demande à l'initiateur de:

- *corriger et compléter les données de capacité des infrastructures de transport des marchandises;*
- *démontrer de manière satisfaisante, par l'analyse de chacune des options disponibles (ferroviaire, routier, maritime, oléoduc), les avantages et contraintes ainsi que les bénéfices et coûts des moyens disponibles pour le transport du pétrole;*
- *fournir les justifications pour lesquelles le rail et la voie maritime ne sont pas envisagés pour le transport des matériaux et de l'équipement du projet à l'est de Montréal.*

Commentaire 39

Dans le volume 6 à la page 7-3, on indique le risque pour l'environnement pour tous les modes de transport, dont le ferroviaire qui est de faible à modéré. Or le MTQ est d'avis que suite aux événements survenus à Lac-Mégantic, les impacts peuvent être élevés pour l'environnement.

Commentaire 40

Il y aurait lieu d'analyser sérieusement les implications d'un déversement de pétrole de l'oléoduc sur le transport ferroviaire de marchandises et de passagers dans la région de Lévis et à Picard, là où l'oléoduc croise la voie principale du CN.

Commentaire 41

Le tracé du Train de l'Est, entre Mascouche et Montréal, devrait être ajouté à la Figure 7-3 du Volume 3. Le Projet prévoit la traversée de cette voie ferrée gérée par l'Agence métropolitaine de transport et située au centre de l'autoroute 640. À noter que l'autoroute 640 dans ce secteur est déclarée « autoroute » sous la propriété du gouvernement.

Commentaire 42

L'oléoduc empruntera l'emprise des Chemins de fer Québec-Gatineau (CFQG) dans plusieurs cas. Dans les études sur un projet de train à haute vitesse (THV) entre Québec et Windsor, l'emprise des CFQG est également utilisée dans la section entre Québec et Montréal. Ce projet de THV nécessiterait l'électrification des voies ferrées et une assise de 2 à 3 mètres de profondeur. À cet effet, une étude sur l'électrification des voies ferrées utilisées par les trains de l'AMT a été réalisée il y a quelques années.

De plus, à plusieurs endroits, l'oléoduc traverse la voie principale du CN sur la rive sud du Saint-Laurent, utilisée pour le transport de pétrole brut et de passagers (VIA Rail : Montréal-Québec, Montréal-Halifax). Les CFQG transportent également des marchandises dangereuses (chlore).

Commentaire 43

Des erreurs ont été identifiées sur les cartes concernant le réseau ferroviaire :

1. Absence de la nouvelle voie ferrée de l'AMT (Mascouche).

2. La voie ferrée identifiée à Dégelis représente plutôt la piste cyclable du Petit Témis.