

COMMENTAIRES SUPPLÉMENTAIRES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS (MTMDET) SUR LE PROJET D'OLÉODUC ÉNERGIE EST TRANSCANADA – VOLET PIPELINE

MARS 2016

COMMENTAIRES SPÉCIFIQUES

1. CONSTRUCTION DE L'OLÉODUC

Commentaire 1

La présence d'un oléoduc sur le territoire constitue une contrainte d'aménagement qui doit être prise en considération pour la sécurité et la qualité de vie de la population. À l'échelle régionale, le regroupement des infrastructures linéaires de services publics est en principe souhaitable afin de minimiser le morcellement du territoire par la création d'une nouvelle contrainte d'utilisation du sol dans un milieu qui en est exempt. Cependant, à l'échelle locale, l'ajout d'une nouvelle emprise attenante à d'autres existantes a pour effet d'augmenter la superficie sur laquelle il y a des limitations d'utilisation et la gestion des servitudes multiples peut devenir complexe.

Selon le rapport supplémentaire no 5 Annexe, volume 4E, ÉES Volume 13 Partie B Québec-Nouveau-Brunswick, section 2 : « *Le tracé a été modifié en raison des enquêtes techniques et environnementales supplémentaires, des commentaires reçus pendant les journées portes ouvertes, de la consultation des organismes de réglementation, des représentants municipaux et des propriétaires fonciers et du retrait du terminal maritime Cacouna Énergie Est* » (page 2-6).

Le tracé du pipeline pour le segment du Québec a fait l'objet de 40 modifications, d'une longueur totale d'environ 69 km. Deux modifications de tracé sont liées aux pipelines latéraux (une pour le pipeline latéral de Montréal et une pour le pipeline latéral de Lévis).

Aucune nouvelle modification du tracé du pipeline n'a présenté de déviation supérieure à 50 m dans les sections de Trois-Rivières et de Donnacona. Le réalignement Saint-Onésime/Picard (QC-111) est la plus longue révision du tracé du pipeline dans le segment du Québec. Cette modification du tracé est de presque 28 kilomètres (41 % des révisions totales du tracé) (page 2-7).

Or, la nouvelle proposition d'emplacement de l'oléoduc ne semble pas intégrer les dimensions associées au maintien et à la gestion du réseau routier supérieur.

Fondamentalement, selon les normes techniques du Ministère, l'emprise routière du réseau supérieur (d'une largeur minimale de 90 m pour une autoroute) ne peut recevoir l'implantation d'aucun équipement de services publics, mais une telle infrastructure peut cependant la traverser si un croisement est nécessaire.

Ainsi, il importe que le promoteur documente les cas de traversée des emprises du Ministère afin de garantir le forage directionnel et d'assurer qu'il n'aura pas à intervenir

directement dans les emprises du MTMDET pour corriger l'orientation de son forage le cas échéant. Pour des raisons de sécurité et de fonctionnalité, le MTMDET ne permettra pas à la machinerie de chantier et aux camions d'emprunter une chaussée sous sa responsabilité. Dans tous les cas de traversée, le promoteur devra obtenir un permis d'intervention auprès de la direction territoriale du MTMDET concernée. Le MTMDET doit aussi être en mesure de s'assurer de la facilité de recourir à des ententes afin d'assurer le déplacement rapide des utilités en cas de travaux routiers sur ses équipements ou infrastructures.

Commentaire 2

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. En effet, le MTMDET n'a trouvé aucune référence aux forages dirigés nécessaires aux traversées de routes. À cet effet, le MTMDET maintient son exigence à l'effet que ces forages devront être aménagés à l'extérieur de l'emprise des routes visées.

Commentaire 3

En ce qui a trait aux mesures d'atténuation, l'initiateur indique que « *des mesures de sécurité et de protection de l'environnement seront intégrées dans la conception du pipeline, dans les procédures d'exploitation et d'entretien* » (Rapport supplémentaire 5, V1, sect2, p. 2-11 à 2-14). Dans ce cadre, l'initiateur prévoit une « épaisseur de recouvrement adéquate, y compris une plus grande profondeur d'enfouissement du pipeline sous les franchissements de cours d'eau à certains emplacements » (Rapport supplémentaire 5, V1, sect2, p. 2-12).

De plus, dans les nouveaux documents déposés par le promoteur, le MTMDET n'a trouvé qu'une seule mention relative aux traversées de routes. Elle se trouve dans le document Rapport complémentaire no 1 – Annexe Vol. 2A : Mise à jour des participants à l'annexe vol. 2-2 Brochure de projet. Il y est écrit : « *Nous utilisons des canalisations à parois plus épaisses et prenons d'autres mesures aux endroits où l'oléoduc traverse des routes ou des voies ferrées ou se trouve à proximité de voies navigables et de collectivités* ».

Selon l'analyse du MTMDET, l'initiateur ne fournit pas de données chiffrées assez précises sur la profondeur du recouvrement de l'oléoduc ni d'informations sur le mode de franchissement des infrastructures du Ministère (routes, autoroute A-40, ponts, ponceaux, drainage et aménagements paysagers des abords de route).

Par conséquent, le MTMDET demande à TransCanada :

- *de chiffrer la profondeur du recouvrement du pipeline et de s'assurer qu'il ne soit pas abîmé lors des travaux effectués par le MTMDET sur ses infrastructures;*
- *de considérer la proximité des infrastructures de transports (routes, autoroutes, voies ferrées, etc.) et de spécifier le mode de franchissement;*
- *de préciser les mesures qui seront mises en œuvre pour assurer la sécurité et la protection des infrastructures sous la gestion du MTMDET;*

La MTMDET juge que ces exigences sont essentielles pour la recevabilité de l'étude d'impact et doivent en faire partie.

Commentaire 4

Dans la section description, l'initiateur renseigne sur les différentes composantes du projet ayant subies des modifications. Il révèle que « *les emplacements, les dimensions et la conception des stations de pompage du Québec seront finalisés durant la phase de conception détaillée du projet* » (Rapport supplémentaire 5, V13, partie B : Addenda à l'ÉES QC-NB, sect2, p. 2-2). Spécifiquement pour la station de pompage de Donnacona, l'initiateur consigne dans le croquis que « *l'emplacement de l'installation est approximatif. Les dimensions et la position seront déterminées lors de l'ingénierie détaillée afin d'éviter l'empiètement sur les routes et autres infrastructures* » (Rapport supplémentaire 5, V8, PPE (1) p. 5-6). De plus, il précise que la superficie de cette station de pompage est passée de 9,0 ha à 9,9 ha (Rapport supplémentaire 5, V13, partie B : Addenda à l'ÉES QC-NB, sect2, tableau 2-1, p. 2-5).

Comme les emplacements, les dimensions et la conception des stations de pompage, et en particulier, celle de Donnacona ne sont ni détaillés ni précisés dans l'étude d'impact, le MTMDET ne peut donner un avis sur sa recevabilité.

Par conséquent, relativement à la station de pompage de Donnacona, le MTMDET demande à TransCanada :

- *de compléter l'étude d'impact afin de tenir compte de la sécurité des usagers du réseau routier supérieur et des infrastructures du MTMDET;*
- *d'effectuer une étude de sécurité, et ce, pour assurer la sécurité des usagers du réseau routier et des infrastructures du MTMDET, ainsi que pour éviter de causer des préjudices aux travaux et interventions du Ministère;*
- *de consulter préalablement la direction de la Capitale-Nationale du MTMDET avant de déterminer son emplacement, et ce, en raison de sa proximité par rapport aux infrastructures du MTMDET.*

Le MTMDET juge que l'emplacement, les dimensions et la conception des stations de pompage, notamment celle de Donnacona, et la consultation préalable du MTMDET à cet effet sont obligatoires pour la recevabilité de l'étude d'impact.

Commentaire 5

L'initiateur mentionne que « *les chemins d'accès permanents n'ont pas été inclus dans l'ÉES pour le Québec, car aucune donnée précise n'était disponible au moment du dépôt. [...] Les emplacements et les longueurs [...] seront finalisés lors de la phase conception détaillée* » (Rapport supplémentaire 5, V13, partie B, Addenda à l'ÉES, sect2, p. 2-6).

La MTMDET constate que l'initiateur ne possède pas de données précises sur les chemins d'accès permanents aux stations de pompage. Il doit donc documenter cet aspect dans l'évaluation du projet.

Par conséquent, le MTMDET demande à TransCanada :

- de documenter et préciser les emplacements et longueurs des chemins d'accès permanents aux stations de pompage;
- d'effectuer une étude de circulation et sécurité de l'accès permanent aux stations de pompage, et ce, pour assurer la sécurité de tous les usagers du réseau routier et de l'ensemble des infrastructures du MTMDET et pour éviter de causer des préjudices aux travaux et interventions du Ministère;
- de consulter préalablement la direction territoriale du MTMDET concernée pour déterminer l'emplacement des chemins d'accès (p.ex. à la station de pompage de Donnacona) et, si ces derniers touchent les infrastructures et emprises du MTMDET, de soumettre des demandes de permis d'accès et de permissions d'intervention requises;
- de ne prévoir aucun chemin d'accès permanent à la station de pompage de Donnacona à partir de l'A-40, une permission d'accès en ce sens sera refusée par le MTMDET.

Le MTMDET juge que ces précisions sont obligatoires pour la recevabilité de l'étude d'impact et doivent y être intégrées.

Commentaire 6

L'initiateur stipule que « *Énergie Est a également reçu des questions au sujet de l'emplacement et du nombre prévu des vannes d'arrêt sur le territoire de la Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures, questions auxquelles Énergie Est fournira les réponses demandées dès que l'information sera disponible* » (Rapport supplémentaire 5, annexe 02, V3 : Mise à jour des activités d'engagements envers les collectivités, p. 1-22).

Selon notre lecture, l'initiateur ne répond pas aux questions formulées par la Ville. Il ne donne pas non plus de réponses aux interrogations du MTMDET et des organismes municipaux et provinciaux concernés par le projet. Pour la recevabilité de l'étude d'impact, il est obligatoire que l'initiateur fournisse des réponses précises.

Par conséquent, le MTMDET demande à TransCanada :

- *de préciser avec exactitude l'emplacement et le nombre de vannes d'arrêt notamment en ce qui concerne le territoire de la MRC de Portneuf et de la Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures.*

Le MTMDET juge ces précisions sur l'emplacement et le nombre de vannes d'arrêt nécessaires à la recevabilité de l'étude d'impact et l'initiateur doit les intégrer à l'étude.

Commentaire 7

Le promoteur prévoit installer un camp pour 1 000 à 1 500 travailleurs en bordure de la route 185 (ÉES, volume 12, mise à jour 2 : Évaluation des effets pour les camps de travailleurs). Le promoteur n'a pas évalué les effets de cette installation sur la circulation routière. La direction du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine du MTMDET n'est pas d'accord avec l'implantation de ce camp de travailleurs en bordure de la route 185. Le site privilégié par le promoteur pose des problèmes de sécurité routière et d'interférence avec la troisième phase de la construction de l'autoroute 85.

La route 185 qui est un tronçon de la Transcanadienne est considérée comme l'une des routes les plus dangereuses. Le nombre de décès et de blessés graves a motivé la construction de l'autoroute 85. Le débit journalier annuel moyen de 2014 était de

6 100 véhicules dont 25 % de camions. Le débit journalier moyen augmentait à 8 500 véhicules en été alors qu'il diminuait à 4 200 véhicules en hiver. L'implantation d'un camp de 1000-1500 travailleurs entraînerait une augmentation de 18 % à 36 % du débit selon la saison. Aucune intersection ne dessert le site prévu. L'aménagement d'un accès à partir de la route 185 entraînerait de graves problèmes de sécurité routière. La route 185 est dangereuse en raison des intersections et des accès routiers, de la vitesse qui y est pratiquée par les usagers et par les conflits entre les véhicules en transit et la circulation locale. La construction de l'autoroute 85 vise, entre autres, à éliminer ces accès considérés comme des points noirs et où les débits journaliers moyens étaient comparables ou inférieurs à celui qui sera observable au camp.

En raison du nombre et de la gravité des accidents sur la route 185, le MTMDET réalise le projet de l'autoroute 85 depuis 2000. Le tracé de l'autoroute est parallèle à celui de la route 185. La phase 3 permettra de compléter le dernier tronçon sur une distance de 40 km entre Saint-Antonin et Saint-Louis-du Ha! Ha! La réalisation des travaux s'étalera de 2017 à 2025. Oléoduc Énergie Est prévoit réaliser son projet entre juin 2018 et novembre 2019 (ÉES, volume 13, partie B : Addenda à l'ÉES, volume 3, Québec et Nouveau-Brunswick – Éléments socioéconomiques, section 6, page 6-4). L'emplacement du camp des travailleurs est situé en bordure du corridor des travaux et dans la zone où un échangeur est planifié. La circulation sera perturbée durant les travaux routiers et la présence d'un camp de 1 000-1500 travailleurs sera un facteur accidentogène supplémentaire en raison du va-et-vient des travailleurs et des fournisseurs.

Le camp étant un lieu d'hébergement à caractère résidentiel plutôt qu'hôtelier, sa fonction correspond à un usage sensible. Son implantation devrait respecter la *Politique sur le bruit routier* compte tenu du DJME de 8 500 véhicules.

Par conséquent, le MTMDET demande à TransCanada :

- *de localiser son camp à un autre endroit mieux desservi par un accès routier sécuritaire et à l'extérieur du corridor de la phase 3 des travaux de l'autoroute 85.*

Commentaire 8

Comme il a été mentionné dans les commentaires du MTMDET en mars 2015, le promoteur planifie de traverser l'oléoduc sous l'autoroute 85 à Dégelis au sud du poste de distribution d'Hydro-Québec à la hauteur du ruisseau Griffin. Or, le MTMDET a consacré des montants importants en mesure de compensation dans ce secteur pour protéger l'habitat de la tortue des bois, une espèce menacée, lors de la construction de ce tronçon d'autoroute. Le Ministère doit assumer le suivi de ces mesures et celles relatives à l'habitat du poisson durant une période de 10 ans. Le Ministère a également installé des clôtures pour empêcher la grande faune de traverser l'autoroute. Il est extrêmement important que le promoteur prenne toutes les dispositions requises pour éviter d'affecter d'une manière ou d'une autre les aménagements fauniques et hydriques réalisés par le MTMDET.

Par conséquent, le MTMDET demande à TransCanada :

- *de soumettre au MTMDET ses méthodes de travail à l'intérieur des emprises de l'autoroute et obtenir les permis d'intervention requis afin de s'assurer de ne pas nuire à l'intégralité des ouvrages du MTMDET et à sa durée de vie utile.*
- *S'assurer en tout temps du maintien de la circulation de transit de cette autoroute qui fait partie du réseau Transcanadien.*

Commentaire 9

Le 26 janvier 2016, le MDDELCC a rendu disponibles les fichiers numériques (« shapefiles ») du tracé de l'oléoduc. Toutefois, ce tracé ne semble pas tenir compte des dernières modifications proposées par le promoteur. À titre d'exemple, dans le document « Rapport supplémentaire no 5 – Annexe vol. 4E – Volume 13, partie B de l'ÉES, Addenda de L'ÉES du Québec et du Nouveau-Brunswick », il est question de la modification QC-91 du tracé, sur le territoire de la Ville de Lévis, au tableau 2-3 et à la figure 2-5. Cette portion du tracé n'est toutefois pas identique à celle montrée dans les fichiers numériques mentionnés précédemment. Il y a donc divergence entre les deux documents quant à l'endroit exact de la traversée de l'autoroute 20. À défaut d'avoir la certitude qu'il s'agit là de la seule divergence entre les documents numériques et le tracé mentionné dans les nouveaux documents déposés par le promoteur en décembre 2015, le MTMDET n'est donc pas en mesure de localiser les traversées de routes par le pipeline.

2. UTILISATION DU RÉSEAU ROUTIER PENDANT LA PHASE DE CONSTRUCTION

Commentaire 10

L'initiateur mentionne que « *le réseau de la zone d'étude locale a une capacité suffisante pour accueillir la circulation liée à la construction du projet qui est prévue, grâce à la mise en œuvre de mesures d'atténuation ainsi que de gestion des infrastructures et services* » (Rapport supplémentaire 5, V13B-1, sect1, p. 1-2). Enfin, l'initiateur affirme que « *les conclusions de l'ÉES relatives aux infrastructures et services ainsi que le bien-être social et culturel [...] restent les mêmes. Par conséquent, elles ne font pas l'objet du présent addenda* » (Rapport supplémentaire 5, V13, partie B Addenda à l'ÉES, sect1, p. 1-3).

Le MTMDET constate que l'initiateur ne présente pas de détails sur les mesures d'atténuation et de gestion des infrastructures qu'il compte mettre en place. Malgré que l'initiateur considère inchangées les conclusions pour les infrastructures, le MTMDET ne partage pas cet avis (plusieurs modifications au projet) et demande que les mesures d'atténuation, qui étaient absentes dans les divers volumes de l'ÉES analysés en mars 2015, soient intégrées dans cet addenda. L'initiateur n'avait pas prévu, notamment, des mesures de gestion des entraves liées au franchissement du réseau du MTMDET durant la période de construction, ni de plan de signalisation, ni de chemin de détour.

Par conséquent, le MTMDET demande à TransCanada :

- de préciser les mesures d'atténuation et de gestion des infrastructures qu'il compte mettre en place durant la phase de construction (franchissement des infrastructures du MTMDET, plan de signalisation, chemin de détour).

Le MTMDET juge que ces mesures sont essentielles à la recevabilité de l'étude d'impact et doivent en faire partie.

Commentaire 11

Le promoteur mentionne que les exigences réglementaires provinciales qui concernent les infrastructures routières sont régies par le MTMDET 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.

Dans l'étude d'impact, le promoteur indique que différents réseaux de transports seront mis à contribution pour assurer le transport des matériaux et des travailleurs. Des accès seront donc aménagés à partir des routes pour accéder au corridor de l'oléoduc.

Or, dans les nouveaux documents déposés par le promoteur, le MTMDET n'a trouvé aucune mention relative à la nécessité d'obtenir une *Permission de voirie*. Ainsi, le MTMDET réitère que ce permis assujettira le promoteur à de nombreuses conditions et qu'il lui sera, notamment, interdit d'aménager des accès à partir de tout axe autoroutier.

3. EXPLOITATION DU PIPELINE

Commentaire 12

Dans l'évaluation des risques, l'initiateur a identifié les risques et les menaces pouvant toucher le pipeline et les installations connexes (Rapport supplémentaire 5, V1, sect2, 2-3 à 2-4) et a modélisé les voies d'écoulement en cas de déversements de produits pétroliers sur les récepteurs très sensibles (RTS). En effet, « *ces RTS comprennent les zones à forte densité de population, les voies navigables commerciales, les prises d'eau municipales et les zones écologiquement sensibles* » (Rapport supplémentaire 5, V1, sect. 2, p. 2-5).

Selon notre compréhension, les infrastructures du MTMDET ne font pas partie des RTS. Elles ne sont donc pas prises en compte dans la modélisation des voies d'écoulement ni dans le processus de catégorisation des risques (Rapport supplémentaire 5, V1, sect2, p. 2-6 à 2-7). Considérant la proximité du tracé de certaines autoroutes (p.ex. autoroute 40) et les nombreux points de franchissement du réseau routier, les risques d'interaction entre les

activités et usagers de la route, les activités de construction et l'exploitation du pipeline doivent être pris en compte par l'initiateur.

Par conséquent, le MTMDET demande à TransCanada :

- *d'identifier et analyser les risques potentiels pour l'oléoduc occasionnés par des accidents de la route impliquant les véhicules et usagers circulant sur le réseau routier supérieur (ex. : A-40, la rue Provencher, la route Guilbault, la route Gravel, routes 138, 358, 363 et 365);*
- *d'identifier et analyser les risques potentiels pour les véhicules, usagers et infrastructures routières occasionnés par des accidents liés à l'oléoduc;*
- *d'identifier les risques partagés par Énergie Est et le MTMDET, et ce, tant à la phase de la construction qu'à la phase d'exploitation.*

Le MTMDET juge que ces analyses de risques sont essentielles à la recevabilité et doivent être intégrées dans l'étude d'impact.

Commentaire 13

Dans le cadre de l'évaluation socioéconomique, l'initiateur signale que « *la zone d'implantation du projet (ZIP) révisée pour le segment du Québec comprend l'emprise du pipeline et la localisation des stations de pompage, ainsi que l'ajout des chemins d'accès permanents aux stations de pompage. Les conditions de base pour l'occupation du territoire [...] n'ont pas changé et ne seront pas abordées dans la présente évaluation* » (Rapport supplémentaire 5, V13, partie B : Addenda à l'ÉES, V3, sect2, p. 2- 2).

Sur le territoire de la Capitale-Nationale, le MTMDET note que l'initiateur a apporté plusieurs modifications au projet (changement du tracé de l'oléoduc, agrandissement de la station de pompage de Donnacona et ajout d'un chemin d'accès permanent). Malgré ces révisions, l'initiateur indique que les impacts du projet ne changent pas; le MTMDET n'est pas de cet avis et voudrait que l'initiateur en évalue les conséquences sur l'ensemble de ses infrastructures.

Par conséquent, relativement aux modifications apportées au projet, le MTMDET demande à TransCanada :

- *d'analyser les impacts sur les infrastructures du MTMDET;*
- *de planifier des mesures d'atténuation des effets du projet révisé sur les infrastructures.*

Le MTMDET juge que ces analyses et mesures sont nécessaires pour la recevabilité et doivent être intégrées dans l'étude d'impact.

Commentaire 14

Dans l'évaluation socioéconomique, l'initiateur affirme que « *les infrastructures et les services ainsi que le bien-être social et culturel ne sont pas inclus puisque les modifications susmentionnées concernent la même zone d'étude locale (ZÉL) indiquées dans l'ÉES et ne devraient pas avoir des répercussions concrètes sur les effets résiduels précisés dans le volume 3 de l'ÉES* » (Rapport supplémentaire 5, V13, partie B : Addenda à l'ÉES, V3, sect.1, p. 1-2). De plus, l'initiateur note ce qui suit : « *pour l'occupation humaine et l'utilisation des ressources, la caractérisation des effets résiduels et la détermination de leur importance ne*

changent pas par rapport à celles du volume 3, du volume 4, partie B, de l'ÉES et de la section 4.1 du volume 9 de l'ÉES pour les segments du Québec » (Rapport supplémentaire 5, V13, partie B : Addenda à l'ÉES, V3, sect2, p. 2-1).

Le MTMDET constate que, les impacts du projet sur les infrastructures sous sa gestion et sur le bien-être et la santé publics des résidents riverains et usagers de la route (nuisances reliées à l'augmentation de la circulation, vibrations, bruit routier et bruit du chantier) n'ont pas été analysés et détaillés aussi bien dans l'étude d'impact déposée avant mars 2015 que dans les rapports supplémentaires déposés après mars 2015. Le MTMDET voudrait que l'initiateur les intègre dans l'étude d'impact.

Par conséquent, le MTMDET demande à TransCanada :

- d'analyser les impacts du projet sur les infrastructures du MTMDET, le bien-être et la santé publics des résidents riverains et usagers de la route afin de rencontrer l'acceptation sociale de la population;*
- d'identifier les mesures d'atténuation des impacts du projet sur la qualité de vie des résidents riverains et usagers de la route.*

Le MTMDET juge que ces analyses et mesures sont essentielles pour la recevabilité et doivent être intégrés dans l'étude d'impact.

Commentaire 15

Concernant la préparation et les interventions en cas d'urgence, il est stipulé que, « *Énergie Est élaborera des plans et des programmes de préparation et d'intervention en cas d'urgence* ». De plus, « *les renseignements obtenus aux fins de la catégorisation de l'ensemble des risques associés au pipeline et aux installations connexes dans leur intégralité qui sera effectuée pendant la phase de conception détaillée serviront à déterminer si des plans d'intervention géographiques précis sont nécessaires pour une zone en particulier* » (Rapport supplémentaire 5, V1, sect2, p. 2-13 à 2-14).

D'après notre compréhension, l'initiateur n'a pas à ce jour préparé des plans, des programmes et des mesures d'interventions en cas d'urgence. Ceux-ci doivent être intégrés dans l'ÉES en raison de la proximité de l'oléoduc et de l'emprise de certaines autoroutes (p.ex. A-40) ainsi que des impératifs de sécurité routière et de fluidité de la circulation sur le réseau routier supérieur.

Par conséquent, le MTMDET demande à TransCanada :

- d'élaborer des plans et des programmes de préparation et d'interventions en cas d'urgence, et ce, avant la recevabilité de l'ÉIE;*
- de préparer, à cette étape de la procédure d'évaluation de l'ÉIE, des plans d'interventions précis et particuliers notamment, pour le réseau et les infrastructures routières localisés sur le territoire de la MRC de Portneuf et de la Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures.*

Le MTMDET juge que ces renseignements sont obligatoires à la recevabilité et doivent faire partie de l'étude d'impact.

Commentaire 16

Dans la mise à jour des activités d'engagement avec les collectivités, l'initiateur présente une vue d'ensemble des activités, des échéanciers et de la documentation. Dans le document « Rapport supplémentaire no 5 – Volume 3 : Mises à jour des activités d'engagement », le promoteur mentionne qu'il a rencontré, en septembre 2015, des représentants du ministère de la Sécurité publique (MSQ) du Québec « *en vue de leur présenter un aperçu du Projet et des mesures devant être prises pour élaborer les plans d'intervention en cas d'urgence* » (section 1.3.4). (Rapport supplémentaire 5, V3).

De plus, dans les nouveaux documents déposés par le promoteur (page 3-9), on souligne que : « *des mesures d'atténuation sont également prévues [...], qui comprennent des formations offertes aux premiers intervenants* ».

Dans l'analyse de recevabilité, en mars 2015, le Ministère avait souligné l'importance de faire partie des organismes pouvant jouer un rôle lors d'événements nécessitant des interventions d'urgence, et ce, en raison de la proximité de l'oléoduc et de l'emprise de l'A-40, de la présence de nombreux points de franchissements des infrastructures du MTMDET ainsi que des impératifs de sécurité routière et de fluidité de la circulation sur le réseau routier supérieur. De plus, le Ministère avait également demandé à l'initiateur de planifier une formation aux répondants de première ligne en sécurité civile du MTMDET. Toutefois, le Ministère constate que l'initiateur n'a pas tenu compte de ces deux demandes.

Par conséquent, le MTMDET demande à TransCanada :

- *d'identifier le MTMDET comme organisme pouvant intervenir lors d'événements d'urgence;*
- *de fournir davantage de détails sur les formations offertes (p.ex. qui veut-on former exactement et quelle serait la nature des formations);*
- *de planifier et dispenser la formation obligatoire en interventions d'urgence pour les personnes-ressources du MTMDET.*

Le MTMDET souligne à nouveau qu'il doit faire partie des intervenants impliqués dans la mise en place de plans d'intervention. Il juge que ces engagements sont obligatoires au développement durable des infrastructures sous sa gestion, ainsi qu'au maintien de la sécurité et de la circulation sur le réseau routier doivent faire partie de l'étude d'impact. Ainsi, cette dernière n'est pas recevable à cette étape de la procédure.

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

Commentaire 17

Concernant la gestion des accès durant les travaux de construction du pipeline, après la mise en place des mesures d'atténuation, l'initiateur souligne ce qui suit : « aucun contrôle des accès nécessaire » (Rapport supplémentaire 5, V8 PPE (1), p. 5-6).

Le MTMDET voudrait que l'initiateur corrige cette affirmation et s'engage à maintenir et assurer la gestion sécuritaire des accès pendant les travaux.

Par conséquent, le MTMDET demande à TransCanada :

- *d'identifier des mesures de gestion sécuritaire et efficace des accès aux zones de chantier pour des raisons de sécurité et de circulation routières.*

Le MTMDET juge que ces éléments nécessaires au maintien de la sécurité et de la circulation sur le réseau routier doivent être intégrés dans l'étude d'impact.

Commentaire 18

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.

Plusieurs routes du MTMDET traversées par l'oléoduc sont construites dans un axe nord-sud (autoroute 73, routes 275, 173, 279, 281, 283, 285 et 204). Certaines de ces routes connaissent déjà des problématiques de poudrière. Ainsi, le MTMDET 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.).

Le déboisement de l'emprise de l'oléoduc est également susceptible d'avoir un impact sur des déplacements des cervidés (cerf de Virginie et orignal) 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. Le MTMDET demande donc au promoteur d'étudier cette question et d'élaborer des mesures d'atténuation, si requises, pour minimiser les mouvements de cervidés au droit du corridor déboisé à la hauteur des traversées d'autoroutes.

Dans les nouveaux documents déposés par le promoteur, le MTMDET n'a trouvé aucune référence à ses préoccupations à l'égard des impacts potentiels du déboisement sur les infrastructures de transports (poudrière et déplacement des cervidés). Ces questions devront être traitées par le promoteur et des mesures d'atténuation devront être proposées, le cas échéant.

Par conséquent, le MTMDET demande à TransCanada de :

- *documenter correctement les aires de confinements des cerfs de Virginie et les aires d'utilisation hivernale de l'orignal en mandatant un spécialiste en écologie routière;*
- *estimer l'amplification de l'effet de lisière en cas de déboisement et du mouvement de la grande faune vers les réseaux routiers;*
- *analyser les mesures à prendre en cas de découverte de saline naturelle si celles-ci favorisent le déplacement des cervidés via le réseau routier supérieur;*
- *faire le suivi de l'effet de lisière et du mouvement de la grande faune et remédier, à ses frais, aux situations accidentogènes;*

- *limiter les vents perpendiculaires à l'axe de la route et l'apport de neige sur les routes et remédier, à ses frais, aux situations malencontreuses causées par le déboisement lié à l'oléoduc.*

Commentaire 19

Pour ce qui a trait au contrôle des espèces végétales envahissantes (EEE), l'initiateur argumente que « grâce à la mise en place d'un programme de gestion intégrée de la végétation, aucun effet résiduel résultant de l'introduction ou de la propagation d'espèces végétales envahissantes et non indigènes n'est prévu. Les effets de ces espèces ne sont donc pas évalués plus en détails » (Rapport supplémentaire 5, V13 : Addenda à l'ÉES, V2, sect8 : Addenda à l'évaluation de la végétation et des milieux humides, p. 5-6).

Selon notre analyse, l'initiateur n'a pas répondu aux questions et commentaires formulés en mars 2015 par le MTMDET. Il n'a pris aucun engagement en matière de contrôle des EEE.

Par conséquent, le MTMDET demande à TransCanada de s'engager à :

- *éviter le déboisement dans l'emprise du MTMDET;*
- *consulter préalablement le MTMDET sur toutes questions liées à la coupe de végétaux à proximité du réseau routier;*
- *respecter les exigences du CCDG si les travaux sont prévus dans l'emprise routière;*
- *prévoir un plan d'intervention appropriée en présence d'EEE et de nouvelles plantations, le cas échéant.*

Le MTMDET juge que ces engagements obligatoires au maintien de la sécurité sur le réseau routier, surtout en période hivernale, doivent être intégrés dans l'étude d'impact.

Commentaire 20

Selon le rapport supplémentaire no 5 Annexe, volume 4E, ÉES Volume 13 Partie B, Québec-Nouveau-Brunswick section 7, sols et terrains : « *compte tenu des modifications apportées aux composantes du Projet, la présence de sites contaminés répertoriés a été réévaluée à l'intérieur de la nouvelles emprise du pipeline, aux dix stations de pompage et dans leurs chemins d'accès permanents, ainsi qu'aux deux stations de comptage aux points de livraison [...] un site dans l'emprise du tracé dans la municipalité de Maskinongé et l'autre le long du latéral Montréal à Montréal-Est (MDDELCC, 2015). Aucun site contaminé n'a été répertorié dans les ZIP des stations de pompage, des chemins d'accès permanents aux stations de pompage ou dans les stations de comptage aux points de livraison* » (page 7-6).

Outre la présence connue de terrains contaminés, lors de la construction de l'oléoduc, en cas de découverte fortuite de sol contaminé dans les emprises du MTMDET (p.ex. traverse d'une route nationale ou d'une autoroute), le MTMDET demande à TransCanada de :

- *prendre l'engagement de faire la gestion des matériaux à ses frais.*

Également, de par les milieux naturel et humain variés que l'oléoduc projeté doit traverser, un déversement de produits pétroliers dans les emprises du MTMDET ou à proximité pourrait entraîner une contamination de terres, de milieux humides, de sources d'alimentation en eau potable ou encore de cours d'eau.

À ce sujet, il importe que le MDDELCC prévoit de rendre le promoteur comme unique responsable de la contamination du sol ou de l'eau provenant de l'oléoduc, même si des tiers étaient responsables de cette contamination par leur négligence. Il devra veiller à ce que le promoteur décontamine le milieu touché en conformité avec la *Loi sur la qualité de l'environnement*.

À cet effet, le MTMDET demande à TransCanada de :

- restaurer les milieux éventuellement touchés par un déversement de produits pétroliers et spécifier ce qu'il fera dans les emprises contaminées du MTMDET de même que comment il entend compenser pour les impacts sur le réseau (p.ex. coûts des travaux, entraves, détours, etc.).

Commentaire 21

Aux pages 4-14 et 4-18 de l'Annexe Volume 1-1, il est fait mention d'une catégorie de menace appelée « autre force externe ». Préalablement, le MTMDET avait fait le commentaire que les « risques externes ou forces externes » ne considéreraient pas les actes malveillants (vandalisme, terrorisme), alors que leurs conséquences pourraient être majeures. Dans les nouveaux documents, il n'est toujours pas mentionné si la définition de « risques externes ou forces externes » tient compte des actes malveillants. Si ce n'est pas le cas, cela signifie que le promoteur ne tient pas compte de cette catégorie de menace dans son document et qu'il n'a pas tenu compte du commentaire fait préalablement par le MTMDET.

Commentaire 22

À la page 5-5 de l'Annexe Volume 1-1, il est mentionné : « Pour tout segment de 1 km, la probabilité est équivalente à un déversement tous les 2 957 ans ». Le MTMDET ne comprend pas cette affirmation. Par exemple, si l'on considère un segment inférieur à 1 km, la probabilité qu'un déversement survienne sera aussi inférieure. Est-ce que l'affirmation signifie que pour un pipeline de 2 957 km, il y aurait un déversement par année? Le MTMDET est d'avis que de rapporter la probabilité d'occurrence d'un déversement à un tronçon de 1 km laisse croire à une probabilité d'occurrence très faible, alors que la longueur du pipeline en territoire québécois est de 650 km. Aussi, le promoteur ne mentionne pas les seuils d'acceptabilité des risques résiduels suite aux fréquences modifiées à la page 4-18.

Commentaire 23

À la page 1 de l'Annexe Volume 1-2, il est inscrit : « Les principaux facteurs qui peuvent avoir un impact sur les coûts comprennent [...] la difficulté d'accès au site par les équipes d'intervention, les conditions de débit et de vitesse de courant des cours d'eau impactés, les conditions météorologiques et la nature de l'hydrocarbure déversé ». Également, à la page 5, il est mentionné que : « Les hypothèses de travail suivantes concernant les conditions opérationnelles lors des activités d'intervention ont été utilisées dans les calculs des coûts potentiels : les conditions météorologiques ne nuisent pas aux activités d'intervention (on considère qu'il n'y a pas de jours perdus à cause du mauvais temps, le site du déversement est facile d'accès par route ou par bateau, il n'y a pas de glace pour la durée de l'intervention,

etc. ». Les scénarios sont supposés représenter « les conditions les plus défavorables possible », ce qui ne semble pas être le cas suite à la lecture des conditions opérationnelles. Le scénario de déversement dans la rivière Etchemin se produit dans des conditions idéales, il n'y a pas de froid, ni de glace. Les conditions défavorables auraient certainement un impact sur les coûts ainsi que sur les techniques d'intervention, de confinement et de récupérations utilisées. Néanmoins, le MTMDET a pris connaissance que les coûts calculés ont été majorés de 30 % pour tenir compte des imprévus dans les conditions d'opération.

5. TOURISME ET PATRIMOINE

Commentaire 24

Le MTMDET craint que certaines infrastructures hors-sol, telles que des vannes, les génératrices à turbine à gaz, les stations de pompage, etc. soient visibles et aient des impacts sur le paysage. Cela pourrait avoir des répercussions sur la vocation récréotouristique de certains secteurs (p.ex. les paysages de la Plaine de Maskinongé, des Terrasses de l'ancien delta de la Saint-Maurice et la plaine de la Moraine Saint-Narcisse).

Les documents supplémentaires ne font pas état que le promoteur s'engage à mettre en place des mesures d'atténuation et que toutes infrastructures hors-sol prévues dans le projet d'oléoduc feront l'objet d'un traitement d'architecture et d'architecture du paysage adapté à leur secteur d'implantation.

Commentaire 25

À de très nombreux endroits du nouveau tracé, des sentiers de clubs de motoneige, de véhicules hors-routes et de vélos sont traversés ou croisés de près.

Si des modifications aux tracés existants doivent être opérées, il importe au promoteur de rencontrer les gestionnaires de ces réseaux. De plus, lors de convention d'aménagement temporaire ou de changements de segments de sentier, si des coûts devaient être engagés, le promoteur devra prévoir une compensation financière pour ces organismes pour la mise en place des dites modifications.

6. TRANSPORT FERROVIAIRE ET MARITIME

Commentaire 26

Plusieurs voies ferrées hébergent également d'autres services enfouis ou aériens, notamment de télécommunications diverses. Le MTMDET aimerait savoir comment le promoteur compte s'y prendre pour traverser des voies ferrées avec ce type d'utilisation?

Commentaire 27

VIA Rail Canada inc. (VIA Rail) fait la promotion depuis quelques mois d'un projet de train à grande fréquence (TGF) entre Montréal, Ottawa et Toronto. VIA Rail envisage également d'inclure le tronçon Montréal-Québec dans ce projet de TGF qui serait localisé sur la rive

nord du Saint-Laurent, essentiellement sur les emprises des Chemins de fer Québec-Gatineau inc. VIA Rail mettent également de l'avant la possibilité d'électrifier les voies ferrées. Ainsi, le MTMDET juge que le projet doit être considéré par le promoteur et la cohabitation doit être planifiée.

Commentaire 28

Il est aussi recommandé d'ajouter le MTMDET dans la liste des organisations qu'Énergie Est doit consulter dans les étapes ultérieures de planification et de réalisation du projet.