

7. INFRASTRUCTURES ET SERVICES

PR3.3.8

324

Projet Oléoduc Énergie Est de
TransCanada – section québécoise

6211-18-018

7.1 Portée de l'évaluation

Les infrastructures et les services sont une composante valorisée (CV) retenue dans le cadre de l'évaluation, puisque certaines des activités liées au Projet, notamment la circulation routière et la main-d'œuvre sont susceptibles d'accroître la demande imposée aux services locaux et aux infrastructures, tels les établissements d'hébergement, les services de santé, d'urgence et de police et le transport.

La portée de l'évaluation des effets sur les infrastructures et les services repose principalement sur les exigences de dépôt de l'Office national de l'énergie (ONÉ) relativement aux aspects socioéconomiques, ainsi que sur les directives provinciales normalement considérées lors de la procédure d'évaluation environnementale et sociale au Québec. Les éléments suivants ont également été considérés dans le cadre de cette évaluation :

- les questions et les préoccupations formulées par les parties prenantes et le public dans le cadre de ce Projet ou de projets antérieurs de même nature;
- l'expérience d'Énergie Est dans des projets similaires, notamment en ce qui a trait à l'efficacité des mesures d'atténuation mises en place;
- le jugement professionnel des praticiens évaluateurs.

Notes :

Un certain nombre de cartes accompagne cette évaluation portant sur les infrastructures et les services. Celles-ci peuvent être consultées à l'Annexe A.

Les installations relatives au réseau énergétique ne sont pas incluses dans l'évaluation de l'infrastructure et des services, mais bien dans l'évaluation relative à l'Occupation humaine et l'utilisation des ressources (Volume 3, Partie A, Section 2).

7.1.1 Exigences réglementaires fédérales

La portée de l'évaluation repose sur le Guide de dépôt de l'ONÉ 2014-01, qui décrit le type d'information requise par l'Office pour rendre une décision en vertu de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* et de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCÉE 2012). Pour obtenir plus de détails sur les exigences relatives à la composante valorisée : infrastructures et services, consulter le Tableau A-3 du Guide de dépôt de l'ONÉ 2014-01 (ONÉ, 2014).

7.1.2 Exigences réglementaires provinciales

Les principales exigences réglementaires applicables dans le contexte du Projet se limitent aux dispositions prévues pour les infrastructures routières qui seront utilisées pour le transport du personnel, des tuyaux de canalisation et des autres matériaux pendant la phase de la construction.

Ces exigences sont régies par le ministère des Transports du Québec (MTQ) et sont décrites dans les documents suivants :

- *Code de la sécurité routière (CSR) du Québec (chapitre C-24.2);*
- *Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers (chapitre C-24.2, a. 621, par. 5, 16, 17 et 18);*
- *Politique de circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal.*

Par ailleurs, les municipalités du Québec gèrent environ 92 000 km de routes principales, de rues et de routes locales conformément aux dispositions du paragraphe 5 de l'article 626 du CSR qui leur confèrent la responsabilité de l'entretien des routes locales. Elles ont donc adopté des règlements additionnels concernant la circulation des véhicules sur les routes locales.

7.1.3 Limites de l'évaluation

Les limites spatiales de l'évaluation infrastructures et services au Québec sont définies comme suit :

- La zone d'implantation du Projet (ZIP) correspond à :
 - l'emprise et l'aire de travail temporaire nécessaires pour les activités de construction du pipeline (environ 60 m);
 - la superficie de construction pour les stations de pompage.
- La zone d'étude locale (ZEL) s'étend sur environ 25 km de chaque côté de l'emprise. La dimension de cette zone a été fixée en considérant les éléments suivants présents dans la région :
 - la barrière naturelle physique que crée le fleuve Saint-Laurent;
 - le réseau routier comprenant les ponts qui franchissent le fleuve Saint-Laurent;
 - les temps et patron de déplacements entre les lieux de travail et de résidence;
 - l'emplacement des principaux centres de services.
- La zone d'étude régionale (ZER) n'est pas considérée, puisque ses limites coïncident avec celles de la ZEL.
- Les limites temporelles de l'évaluation sont celles de la construction et de l'exploitation des installations.

7.1.4 Limites administratives et techniques

Les limites administratives pouvant avoir une incidence sur l'évaluation sont celles des municipalités et des réserves des Premières Nations ainsi que celles des régions et des zones de services des infrastructures et des fournisseurs de services, comme les services de santé, de police et d'urgence.

7.2 Sommaire des conditions de base

La présente section donne un aperçu des conditions de base pour les services d'hébergement, de santé, d'urgence et de police et le transport dans la zone d'étude locale (ZEL). La Section 7.2.2 présente un survol des conditions de base dans la ZEL.

7.2.1 Approche et méthodes

Les données sur les conditions de base ont été recueillies en effectuant une revue de la documentation disponible par les sites Web, les études, les rapports, les statistiques et les cartes du gouvernement.

Les principales sources d'information consultées sont les suivantes :

- Pour l'hébergement :
 - Les sites touristiques relatifs aux possibilités d'hébergement, comme Bonjour Québec et Tourisme Québec;
 - Guides touristiques officiels de chaque région administrative du Québec;
 - Guide du Camping au Québec;
 - Sites Web des terrains de camping.
- Pour les services de santé :
 - Site Web du gouvernement provincial (Portail santé mieux-être);
 - Ministère de la Santé et des Services sociaux du Québec (MSS);
 - Bureaux régionaux de l'Agence de la santé et des services sociaux (ASSS).
- Pour les services d'urgence :
 - Information sur les services de police et d'incendie disponible sur les sites Web du ministère de la Sécurité publique du Québec (MSP).
- Pour le transport :
 - Ministère des Transports du Québec (MTQ);
 - Les données géoréférencées sur les infrastructures routières et ferroviaires provenant de la Base de données géographiques et administratives du ministère des Ressources naturelles.

7.2.2 Aperçu des conditions de base

La présente section donne un aperçu des conditions de base pour l'hébergement, les services de santé et d'urgence, les services de police et le transport dans la zone d'étude locale (ZEL).

7.2.2.1 Hébergement

La majeure partie du tracé du pipeline se trouve à une distance favorable pour les déplacements quotidiens vers les centres urbains ou les centres de services offrant des possibilités d'hébergement. De nombreux types d'hébergement sont offerts dans la ZEL : hôtels, motels, auberges, chambres d'hôtes, résidences secondaires, appartements et terrains de camping.

Les régions qui offrent la plus grande capacité d'hébergement sont celles de Montréal et de Québec. Bien que de nombreux types d'hébergement y soient retrouvés, la demande s'y accroît de façon considérable pendant les mois d'été en raison de l'activité touristique. Selon Tourisme Montréal, le taux d'occupation moyen des unités d'hébergement dans la grande région de Montréal de mai à septembre est de l'ordre de 77,5%. De plus, selon PKF Consulting Inc., le taux moyen d'occupation des hôtels et des motels dans la région de Québec était de 62% en 2012.

Le Tableau 7-1 présente les principales caractéristiques de chaque région administrative en ce qui a trait aux possibilités d'hébergement. Environ 52 000 unités ont été dénombrées dans les municipalités de la

ZEL. Le Tableau 7-B-1 de l'Annexe B indique le nombre d'unités disponibles pour chaque type d'hébergement dans les municipalités incluses dans la ZEL.

L'offre en matière d'hébergement diffère selon la région administrative. Dans la plupart des régions de la ZEL, l'hébergement des travailleurs ne devrait poser aucun problème particulier, malgré les fluctuations saisonnières présentement observées. Toutefois, compte tenu du nombre d'unités disponibles et des besoins d'hébergement temporaires prévus dans le Bas-Saint-Laurent, un camp autonome et temporaire est envisagé dans la région de Cacouna pour loger les travailleurs du Projet affectés à la construction du pipeline et du terminal maritime.

Tableau 7-1 Principales caractéristiques de l'hébergement dans la ZEL

Région administrative	Principales caractéristiques
Montérégie	<ul style="list-style-type: none"> • En Montérégie, les services d'hébergement sont surtout concentrés à Salaberry-de-Valleyfield et à Vaudreuil-Dorion. • Quelque 2 689 unités d'hébergement sont disponibles à l'intérieur de la ZEL dans la région administrative de la Montérégie. • Les établissements sont facilement accessibles par les autoroutes 20, 30 et 40. • On y trouve un nombre suffisant d'établissements hôteliers (pas de problème particulier anticipé pour le Projet).
Laurentides	<ul style="list-style-type: none"> • La région administrative des Laurentides est une importante destination touristique. La ville de Saint-Jérôme, qui compte 748 unités d'hébergement, est la zone d'hébergement la plus près de la ZIP. • Quelque 5 641 unités d'hébergement sont offertes à l'intérieur de la ZEL dans la région administrative des Laurentides. • On peut facilement y accéder et s'y déplacer par les autoroutes 15 et 50 et les routes nationales 117, 148 et 158. • On y trouve un nombre suffisant d'établissements hôteliers (pas de problème particulier pour le Projet).
Laval et Montréal	<ul style="list-style-type: none"> • La grande région de Montréal offre un grand nombre d'unités d'hébergement, mais le taux d'occupation y est généralement plus élevé l'été que l'hiver. • Quelque 1 654 unités sont offertes à l'intérieur de la ZEL dans la région administrative de Montréal. Quelque 1 596 unités sont offertes à l'intérieur de la ZEL dans la région administrative de Laval. • Même si plusieurs ponts et autoroutes permettent d'accéder facilement à ces deux villes, la densité de la circulation aux heures de pointe risque de décourager les travailleurs de s'y loger. • On y trouve un nombre suffisant d'établissements hôteliers (pas de problème particulier pour le Projet).
Lanaudière	<ul style="list-style-type: none"> • Cette région offre un nombre limité d'établissements hôteliers et de motels, mais on y trouve de nombreux terrains de camping, ouverts seulement pendant l'été. • Quelque 7 716 unités sont offertes à l'intérieur de la ZEL dans la région administrative de Lanaudière. • On y accède assez facilement par les autoroutes 25, 40 et 31 et les routes nationales 138 et 125. • On y trouve un nombre suffisant d'établissements hôteliers (pas de problème particulier pour le Projet).

Tableau 7-1 Principales caractéristiques de l'hébergement dans la ZEL

Région administrative	Principales caractéristiques
Mauricie	<ul style="list-style-type: none"> • La ville de Trois-Rivières, principal centre urbain de la Mauricie, offre plus de 2 000 unités d'hébergement. • Quelques 7 403 unités sont offertes à l'intérieur de la ZEL dans la région administrative de la Mauricie. • On peut facilement y accéder par les autoroutes 40 et 55 et les routes nationales 138, 153, 157, 159 et 155. • On y trouve un nombre suffisant d'établissements hôteliers (pas de problème particulier pour le Projet).
Centre-du-Québec	<ul style="list-style-type: none"> • La ville de Bécancour offre 270 unités d'hébergement. • Les travailleurs devront traverser le fleuve Saint-Laurent, mais la traversée et les déplacements sont faciles par le pont Nicolet et l'autoroute 55. • On y trouve un nombre suffisant d'établissements hôteliers (pas de problème particulier pour le Projet).
Capitale-Nationale	<ul style="list-style-type: none"> • La ville de Québec comprend plusieurs zones d'hébergement. • Quelques 13 511 unités sont offertes à l'intérieur de la ZEL dans la région administrative de la Capitale-Nationale. • On peut facilement y accéder et s'y déplacer par les autoroutes 40, 20 et 73 et la route nationale 138. • On y trouve un nombre suffisant d'établissements hôteliers (pas de problème particulier pour le Projet).
Chaudière-Appalaches	<ul style="list-style-type: none"> • Cette région comprend la ville de Lévis, qui offre environ 2 000 unités d'hébergement, ainsi qu'une concentration plus petite à Montmagny. Le reste de la région est surtout rural et offre peu de possibilités d'hébergement. • Quelques 7 142 unités sont offertes à l'intérieur de la ZEL dans la région administrative de Chaudière-Appalaches. • La distance entre la ZIP et les centres urbains augmente à mesure qu'on se déplace vers l'est. • On peut facilement y accéder et s'y déplacer par les autoroutes 20 et 73 et les routes nationales 132, 116 et 175. • On y trouve un nombre suffisant d'établissements hôteliers (pas de problème particulier pour le Projet).
Bas-Saint-Laurent	<ul style="list-style-type: none"> • Le nombre d'unités d'hébergement y est limité. Le seul endroit offrant un certain nombre d'unités est Rivière-du-Loup. • Quelques 4 469 unités sont offertes à l'intérieur de la ZEL dans la région administrative du Bas-Saint-Laurent. • Les distances entre les portions orientales de la ZIP et les centres qui disposent d'un nombre appréciable d'unités d'hébergement sont généralement plus grandes que dans les autres régions de la ZEL. • La capacité d'hébergement de cette région est insuffisante pour loger les nombreux travailleurs nécessaires pour la construction du pipeline et du complexe du terminal maritime de Cacouna. • En raison du manque d'unités d'hébergement, un camp est anticipé pour loger les travailleurs.

CAMP DE TRAVAIL

Par le passé, aucun camp servant à héberger des travailleurs n'a été érigé pour les chantiers de construction linéaires récents dans la ZEL.

7.2.2.2 Services de santé et d'urgence

Le système de santé du Québec offre à la population une variété de services de santé. Universels, équitables et gérés par l'administration publique, les services de santé et les services sociaux sont accessibles à tous sans discrimination

Tel que mentionné dans la section sur l'hébergement, la majeure partie du tracé du pipeline est à une distance raisonnable pour les déplacements quotidiens vers les centres urbains qui offrent des services de santé et d'urgence. Toutes les régions administratives comptent au moins un hôpital offrant en tout temps des soins d'urgence et des soins de courte durée. De plus, la plupart des municipalités offrent des services de santé complémentaires dans des cliniques médicales ou des centres locaux de services communautaires (CLSC).

Selon le ministère de la Santé et des Services sociaux du Québec (MSS, 2013), les problèmes les plus importants qui touchent les services de santé et d'urgence au Québec sont :

- la difficulté d'attirer et de retenir des professionnels de la santé et du personnel de soutien;
- la demande élevée pour les services d'urgence, qui génère des temps d'attentes importants;
- les temps d'attente pour certaines opérations chirurgicales;
- l'accès aux médecins de famille et aux autres services de santé de première ligne.

Le Tableau 7-2 dresse un sommaire des installations qui offrent des soins d'urgence et des soins de courte durée à l'intérieur de la ZEL. Les cliniques médicales privées ne figurent pas dans la liste, puisqu'elles ne sont pas inscrites sur le Portail santé mieux-être du gouvernement du Québec (2013a), d'où viennent les renseignements sur les soins de santé.

Tableau 7-2 Services de santé dans la ZEL

Région administrative	Hôpitaux	Cliniques médicales et CLSC
Montréal	<ul style="list-style-type: none"> • Salaberry-de-Valleyfield : Hôpital du Suroît 	<ul style="list-style-type: none"> • Rigaud : Centre de santé de Rigaud
Laurentides	<ul style="list-style-type: none"> • Lachute : CSSS d'Argenteuil • Saint-Jérôme : Hôpital régional de Saint-Jérôme • Saint-Eustache : Hôpital de Saint-Eustache 	<ul style="list-style-type: none"> • Mirabel : Clinique médicale de Mirabel • Saint-Jérôme : Clinique médicale de Saint-Jérôme, Clinique médicale des Basses-Laurentides • Blainville : Clinique médicale Blainville • Saint-Eustache : CLSC Jean-Olivier-Chenier • Sainte-Thérèse : Clinique d'urgences mineures
Laval et Montréal	<ul style="list-style-type: none"> • Montréal : plus de 20 hôpitaux, dont : Hôpital Santa Cabrini, Hôpital du Sacré-Cœur, Hôpital Rivière-des-Prairies. • Laval : trois hôpitaux, dont : Hôpital Cité de La Santé 	<ul style="list-style-type: none"> • Plusieurs cliniques et CLSC; six sont à proximité de la ZIP à Montréal. • Laval : CLSC de Sainte-Rose • Montréal : CLSC de Montréal-Nord, CLSC de Saint-Léonard, CLSC Olivier-Guimond, CLSC de Rivière-des-Prairies, CLSC de Pointe-aux-Trembles-Montréal-Est, CLSC de Mercier-Est Anjou, Centre médical Urgence Anjou, Clinique médicale Rivière-des-Prairies, Clinique médicale 8260, Polyclinique Pointe-aux-Trembles

Tableau 7-2 Services de santé dans la ZEL

Région administrative	Hôpitaux	Cliniques médicales et CLSC
Lanaudière	<ul style="list-style-type: none"> • Terrebonne : Hôpital Pierre-Le Gardeur • Saint-Charles-Borromée : Centre hospitalier régional de Lanaudière 	<ul style="list-style-type: none"> • Terrebonne : CLSC Lamater de Terrebonne • Saint-Esprit : CLSC de Saint-Esprit • Mascouche : Clinique médicale Mascouche • L'Assomption : Clinique médicale L'Assomption • L'Épiphanie : CLSC Meilleur de l'Épiphanie • Joliette : CLSC de Joliette • Lavaltrie : CLSC de Lavaltrie • Berthierville : CLSC de Berthier
Mauricie	<ul style="list-style-type: none"> • Trois-Rivières : Hôpital Cloutier-du-Rivage • Shawinigan : Hôpital du Centre-de-la-Mauricie 	<ul style="list-style-type: none"> • Louiseville : Centre Comtois • Trois-Rivières : Centre Saint-Joseph, CLSC Cloutier-du-Rivage • Saint-Tite : CLSC Saint-Tite • Sainte-Geneviève-de-Batiscan : CLSC Sainte-Geneviève-de-Batiscan
Capitale-Nationale	<ul style="list-style-type: none"> • Saint-Raymond : Hôpital régional de Portneuf • Région de Québec : Hôpital du Saint-Sacrement Hôpital Jeffery Hale Hôpital de l'Enfant-Jésus Hôpital Saint-François d'Assise Centre hospitalier de l'Université Laval (CHUL) Hôpital Chauveau 	<ul style="list-style-type: none"> • Donnacona : CLSC de Donnacona, Centre médical Donnacona • Saint-Raymond : CLSC de Saint-Raymond • Saint-Marc-des-Carrières : CLSC de Saint-Marc-des-Carrières • Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier : CLSC de la Jacques-Cartier - Sainte-Catherine • Québec : CLSC La Source Nord, Unité de médecine familiale (UMF) Laurier
Chaudière-Appalaches	<ul style="list-style-type: none"> • Lévis : Hôtel-Dieu de Lévis • Montmagny : Hôpital de Montmagny 	<ul style="list-style-type: none"> • Lévis : CLSC de Saint-Jean-Chrysostome, Centre Paul-Gilbert, CLSC et UMF de Saint-Romuald, Clinique médicale de Lévis • Saint-Lazare-de-Bellechasse : CLSC de Saint-Lazare-de-Bellechasse • Montmagny : CLSC de Montmagny, Clinique médicale de Montmagny • Saint-Jean-Port-Joli : CLSC de Saint-Jean-Port-Joli
Bas-Saint-Laurent	<ul style="list-style-type: none"> • La Pocatière : Hôpital Notre-Dame-de-Fatima • Rivière-du-Loup : Centre hospitalier régional du Grand-Portage • Témiscouata-sur-le-Lac : Hôpital de Notre-Dame-Du-Lac 	<ul style="list-style-type: none"> • Rivière-du-Loup : CLSC de Rivière-du-Loup • Pohénégamook : CLSC de Pohénégamook

Des services ambulanciers sont disponibles dans l'ensemble de la ZEL. Le service d'urgence 9-1-1 est en fonction dans toutes les régions administratives. Au Québec, ce service est géré par les municipalités qui dirigent les appels vers les services appropriés tels la police, les services d'incendie ou l'ambulance (gouvernement du Québec, 2013b).

Des services d'incendie desservent l'ensemble de la ZEL. Selon la taille de la municipalité, ces services sont fournis par des sapeurs pompiers professionnels ou volontaires (MSP, 2012).

Bien que les services de santé et d'urgence soient géographiquement répartis et relativement abondants, la demande de services d'urgence dans la ZEL (la partie sud du Québec dans son ensemble) est généralement forte et les attentes dans les salles d'urgence sont longues.

Les temps de réponse des services d'urgence dépendent généralement de la distance par rapport aux centres urbains et de la disponibilité des infrastructures routières. De façon générale, les services ambulanciers et d'incendie ainsi que les temps de réponse dans la ZEL sont considérés comme adéquats pour répondre au besoin du Projet en tenant compte de la demande actuelle et de l'expérience des projets industriels récents, à l'exception du secteur de la ZIP situé sur les terres publiques de la région du Bas-Saint-Laurent.

7.2.2.3 Services de police

Au Québec, la sécurité policière est assurée par quatre types de corps de police :

- La Sûreté du Québec (SQ) a juridiction sur l'ensemble du territoire québécois. Elle compte 5 269 policiers. La SQ dispense des services dans les municipalités et territoires qui ne disposent pas de corps de police municipaux. Par ailleurs, la SQ administre un service central de renseignements destiné à lutter contre le crime et elle met ce service à la disposition des autres corps de police.
- Les corps de police municipaux (CPM) relèvent des autorités municipales. Leur organisation et leur effectif minimal sont toutefois approuvés au préalable par le ministre de la Sécurité publique sur la base des plans d'organisation policière qui lui sont soumis;
- Les corps de police autochtones sont généralement constitués sur la base d'ententes tripartites entre un conseil de bande, le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada, La Sûreté du Québec assume un rôle-conseil dans l'organisation des services policiers en milieu autochtone;
- La Gendarmerie royale du Canada (GRC) mène des enquêtes sur des affaires qui concernent des lois fédérales et dont les enjeux sont pancanadiens ou internationaux. La GRC œuvre dans des créneaux tels que l'intégrité financière, la sécurité nationale et frontalière et la lutte contre le crime organisé.

Des services de police sont disponibles dans l'ensemble de la ZEL (MSP, 2013). Les temps de réponse dépendent de la distance par rapport aux centres urbains et de la disponibilité des infrastructures routières. Les services de police à l'intérieur de la ZEL sont jugés adéquats pour répondre à la possible demande liée au Projet, compte tenu de la demande actuelle et de l'expérience acquise dans des projets industriels récents, sauf sur les territoires publics de la région du Bas-Saint-Laurent.

CRIMINALITÉ

Le ministère de la Sécurité publique (MSP) incite les Québécois à combattre le crime de façon préventive. Le ministère s'occupe notamment des services d'éducation du public et des campagnes de sensibilisation, dont la principale est une campagne annuelle de prévention du crime. Sur le plan de la prévention, le ministère collabore avec les services de police, les écoles, les organismes communautaires, les universités ainsi que les agences et les organismes gouvernementaux.

Selon les données du MSP (2014), entre 2003 et 2012, la criminalité a évolué de la façon suivante :

- Le nombre de crimes contre la personne a diminué de 4%.
- Le nombre de crimes contre la propriété a diminué de 34%.
- Le nombre d'infractions au Code criminel (prostitution, infractions liées aux armes à feu, infractions contre l'administration de la loi, crimes de nature sexuelle, crimes contre la morale publique ou infractions pour inconduite) a augmenté de 31%.
- Le nombre d'actes criminels en lien avec l'usage de drogues et de narcotiques a légèrement augmenté. En 2012, le taux était de 10% plus élevé que dix ans auparavant.

Sauf dans le cas de la grande région de Montréal, on peut raisonnablement supposer que les taux de criminalité dans la ZEL correspondent aux tendances générales dans l'ensemble de la province. À Montréal, le taux d'actes criminels était de 5 781 par 100 000 habitants en 2011, soit 32% de plus que dans l'ensemble de la province. Toutefois, comme c'est le cas dans le reste de la province, la tendance générale est à la baisse depuis le début des années 2000 (-22%). Cette diminution est surtout le résultat d'une baisse du nombre de crimes contre la propriété.

7.2.2.4 Transport

Les données de base concernant le transport maritime, routier et ferroviaire sont décrites ci-dessous puisque ces trois types de transport :

- seront utilisés pour les besoins du Projet;
- présentent des contraintes de capacité qui risquent d'être exacerbées par le Projet.

TRANSPORT MARITIME

La portion du fleuve Saint-Laurent incluse dans la ZEL comprend huit ports, dont la plupart sont équipés d'installations intermodales (Tableau 7-3).

Tableau 7-3 Ports dans la ZEL

Endroit	Intermodal	Saison
Salaberry-de-Valleyfield	CN, CP, CSX, autoroutes 20, 30 et 40	De mars à décembre
Côte-Sainte-Catherine	CN, CP, autoroutes 15, 30, route 132	De mars à décembre
Montréal	CN, CP, autoroutes 20, 25 et 40, route 138	Toute l'année
Trois-Rivières	CN, autoroutes 40 et 55	Toute l'année
Bécancour	CN, autoroutes 20, 30 et 55, route 132	Toute l'année
Portneuf	Autoroute 40, route 138	Toute l'année
Québec	CN, CP, autoroute 40, route 138	Toute l'année
Gros-Cacouna	CN, autoroutes 20 et 85, routes 132 et 185	Toute l'année

De plus, la ZEL comprend cinq services de traversier :

- Rivière des Outaouais :
 - Traversier Pointe-Fortune/Carillon
 - Traversier Hudson/Oka
- Fleuve Saint-Laurent :
 - Traversier Sorel-Tracy/Saint-Ignace-de-Loyola
 - Traversier Vieux-Québec/Lévis
 - Traversier Rivière-du-Loup/Saint-Siméon

La Figure 7-1 de l'Annexe A illustre l'emplacement des ports et des traverses dans la ZEL.

TRANSPORT ROUTIER

Au Québec, les infrastructures de transport sont gérées par le ministère des Transports (MTQ). Le Ministère est responsable de plus de 29 000 km d'autoroutes, de routes nationales, régionales et collectrices, de 4 700 ponts et viaducs, de 1 200 km de voies d'accès aux ressources et de 3 600 km de chemins miniers.

En raison de l'étendue de la province, du climat rigoureux et de la densité de la circulation dans les grands centres urbains, l'entretien et l'exploitation du réseau routier au Québec représente un défi. Même si la moitié de la population est concentrée dans les régions de Québec et de Montréal, le réseau routier couvre pratiquement toute la province.

De plus, ce réseau a été construit surtout dans les années soixante et soixante-dix et montre des signes évidents de détérioration. Le Ministère doit donc procéder à de nombreux travaux majeurs d'entretien et de remise en état.

La ZEL comprend de nombreuses routes et plusieurs seront utilisées pour le transport de l'équipement, des matériaux et des travailleurs depuis et vers les chantiers pendant les travaux de construction

Le Tableau 7-4 dresse la liste des routes principales susceptibles d'être utilisées pendant la construction du Projet à l'intérieur de la ZEL et indique les débits journaliers moyens annuels. Ce tableau résume les données disponibles sur tous les tronçons de route dans chaque région administrative de la ZEL, donnant ainsi une représentation complète de la circulation quotidienne sur chaque route.

Tableau 7-4 Principales routes susceptibles d'être utilisées pendant la construction dans la ZEL et débits journaliers moyens annuels (DJMA)

Région administrative	Autoroutes	2012 DJMA	Routes nationales	2012 DJMA	Routes régionales	2012 DJMA
Montérégie	20	25 375	132	8 140	201	13 243
	30	S.O.			325	1 559
	40	29 900			338	5 206
					340	5 742
					342	3 883

Tableau 7-4 Principales routes susceptibles d'être utilisées pendant la construction dans la ZEL et débits journaliers moyens annuels (DJMA)

Région administrative	Autoroutes	2012 DJMA	Routes nationales	2012 DJMA	Routes régionales	2012 DJMA
Laurentides	50	14 683	117	21 156	327	4 600
	13	71 250	148	13 040	329	1 785
	15	115 250	158	12 720	335	20 600
	640	73 100			344	1 850
Laval	13	102 200	125	64 500	335	S.O.
	15	148 000	148	25 250		
	19	34 367				
	25	41 560				
	440	92 900				
Montréal	13	103 455	112	S.O.		
	15	150 200	125	S.O.		
	19	S.O.	134	S.O.		
	20	71 721	138	S.O.		
	520	29 483				
	720	117 000				
	25	84 757				
	40	132 375				
Lanaudière	25	48 333	125	16 029	335	7 563
	31	17 467	131	17 514	337	10 700
	40	44 089	138	7 133	339	2 540
	640	68 000	158	14 322	341	5 754
					343	9 610
					344	11 033
					345	4 223
					347	3 367
348	3 612					
Mauricie	40	29 883	138	3 971	348	2 380
	55	30 820	153	7 168	349	1 885
			155	13 350	350	2 210
			157	11 988	351	S.O.
			159	1 843	352	1 752
					354	1 155

Tableau 7-4 Principales routes susceptibles d'être utilisées pendant la construction dans la ZEL et débits journaliers moyens annuels (DJMA)

Région administrative	Autoroutes	2012 DJMA	Routes nationales	2012 DJMA	Routes régionales	2012 DJMA
					359	3 954
Centre-du-Québec	55	17 540	132	6 192		
Capitale-Nationale	40	59 114	136	17 050	354	1 230
	440	49 000	138	2 658	363	2 973
	540	59 500	175		365	7 025
	740	64 000			367	7 757
	73	97 500			369	10 933
	573	34 500			371	7 250
Chaudière-Appalaches	20	38 182			116	7 449
	73	35 857	132	6 648	216	1 377
			171	5 304	218	3 353
			173	10 633	269	3 400
			175	7 840	271	2 934
					273	3 945
					275	3 050
					277	4 880
					279	3 467
					281	2 248
					283	1 860
285	1 583					
Bas-Saint-Laurent	20	8 766	132	2 339	230	1 672
	85	9 620	185	6 571	232	2 228
			191	2 623	287	1 040
					289	1 723
					291	1 657
					293	1 582
					295	628

NOTE : DJMA = débit journalier moyen annuel

SOURCE : MTQ, 2014

Au Québec, la ZEL comprend 85 rivières majeures dont le fleuve Saint-Laurent. Les ponts qui les franchissent sont un élément important du réseau routier de la province pour la circulation des personnes et des marchandises.

- La rivière des Outaouais est traversée par le pont interprovincial du Long-Sault, qui relie Grenville (Québec) à Hawkesbury (Ontario). Ce pont est situé à 20 km en amont du tracé.
- Les îles de Montréal et de Laval comptent plusieurs ponts qui les relient aux deux rives du fleuve Saint-Laurent.
- Plus à l'est, entre Montréal et Québec, le seul pont qui enjambe le fleuve est le pont Laviolette, à Trois-Rivières, qui relie cette dernière à Bécancour, sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent.
- À Québec, deux ponts relient les villes de Québec et de Lévis : le pont Pierre-Laporte et le pont de Québec.

La Figure 7-2 de l'Annexe A illustre l'emplacement des ponts à l'intérieur de la ZEL et leurs interconnexions aux routes et aux autoroutes.

Les infrastructures de transport routier, bien réparties à l'intérieur de la ZEL, permettent d'accéder facilement aux chantiers dans la ZIP, sauf dans la portion qui se trouve sur les terres publiques dans la région du Bas-Saint-Laurent.

D'après les données actuelles sur le trafic et l'expérience des projets pipeliniers récents, aucune congestion excédentaire liée au Projet n'est anticipée, sauf dans les grandes régions de Montréal et de Québec. Si la circulation routière est raisonnablement dense dans la plus grande partie de la province, la congestion a pris des proportions importantes dans la grande région de Montréal au cours des dix dernières années et plus récemment, dans la région de Québec. Les routes et les autoroutes qui relient les îles de Montréal et de Laval sont souvent congestionnées durant la journée et la circulation y est encore plus dense pendant les heures de pointe. Une grande partie des personnes qui travaillent à Montréal et habitent sur l'île ou à l'extérieur doivent passer tous les jours sur des ponts congestionnés. De la même manière, une grande partie des personnes qui travaillent à Québec habitent sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, ce qui accroît la densité de la circulation aux heures de pointe.

TRANSPORT FERROVIAIRE

Le transport des marchandises sur le réseau ferroviaire dans la ZEL est assuré par cinq sociétés exploitantes et deux de celles-ci desservent aussi les passagers de la grande région de Montréal. Le service passager est assuré par cinq lignes de trains de banlieue, gérées par l'Agence métropolitaine de transport. En raison de la congestion sur les routes régionales à proximité des grands centres urbains de la ZEL, la demande pour les trains de banlieue est importante, ce qui exerce une pression sur le réseau ferroviaire régional.

La Figure 7-3 de l'Annexe A montre l'infrastructure ferroviaire existante à l'intérieur de la ZEL.

7.3 Effets potentiels

Une analyse des effets potentiels du Projet sur la CV Infrastructures et Services a été effectuée en se basant sur les éléments suivants :

- les directives du Guide de dépôt de l'ONÉ (plus particulièrement le Tableau A-3);
- les préoccupations et les questions soulevées par les parties prenantes ou le public au sujet du Projet ou de projets antérieurs similaires;
- l'ampleur et la durée anticipées des effets du Projet;
- l'expérience d'Énergie Est dans le cadre de projets antérieurs similaires, y compris notamment l'efficacité des mesures d'atténuation mises en place;
- le jugement professionnel des évaluateurs.

7.3.1 Effets potentiels, indicateurs clés et paramètres mesurables

Le Tableau 7-5 indique les effets potentiels, les paramètres mesurables et les raisons du choix des effets sur les infrastructures et les services considérés pour une évaluation plus approfondie. Cette composante valorisée ne correspond à aucun indicateur clé.

Les effets potentiels suivants ont été considérés mais ne sont pas explicitement abordés dans la présente section :

- Franchissement des infrastructures et du réseau énergétiques existants. Ces points feront l'objet de discussions entre Énergie Est et les organismes responsables des services publics liés à l'énergie (autorités municipales et locales, entreprises propriétaires). Les exigences relatives aux permis et aux autorisations seront confirmées à mesure que la planification et la conception du Projet progresseront. Plusieurs ententes de franchissement officielles devront être obtenues auprès des autorités concernées, des propriétaires et des exploitants.
- Effets du Projet sur les infrastructures et les services de transport aérien. Il est probable que la plupart des travailleurs se déplaceront à l'aide de leur propre véhicule. Si des travailleurs mobiles se déplacent en avion, ils voyageront sur des vols commerciaux à partir d'aéroports régionaux ayant une capacité suffisante pour répondre à la légère hausse de la demande provoquée par le Projet. Énergie Est et ses entrepreneurs communiqueront avec les autorités aéroportuaires locales et régionales pour les informer du calendrier proposé pour la construction du Projet.
- Effets du Projet sur les infrastructures d'élimination des déchets pendant la construction. Les effets sur les infrastructures d'élimination des déchets seront négligeables et de courte durée. En se basant sur l'expérience professionnelle, il est estimé que cette demande peut être maintenue à un niveau acceptable grâce à des méthodes de construction standards et à des bonnes pratiques de gestion.
- Effets du Projet sur les infrastructures et les services récréatifs et d'éducation. Les effets du Projet devraient être négligeables, car les travailleurs mobiles auront peu d'occasions de participer à des activités récréatives et éducatives à même les communautés.
- Effets du Projet sur les infrastructures et les services résultant de l'exploitation du pipeline et des stations de pompage. La main d'œuvre permanente requis en phase opération sera relativement réduite et les activités d'exploitation courante n'auront pas beaucoup de répercussions sur les infrastructures et les services.

Tableau 7-5 Effets potentiels et paramètres mesurables pour les infrastructures et les services

Effet potentiel du Projet	Justification de l'inclusion dans l'évaluation	Paramètre(s) mesurable(s)	Justification du paramètre mesurable
Augmentation de la demande d'hébergement	<ul style="list-style-type: none"> • Les travailleurs mobiles requis pour la construction du Projet augmenteront la demande d'hébergement local. En raison de la courte durée des travaux de construction, la demande visera surtout l'hébergement temporaire, comme les terrains de camping, les hôtels et les motels. • L'hébergement des travailleurs, y compris l'aménagement d'un camp de travail, est une source de perturbations souvent soulevée par les parties prenantes et le public à propos des projets industriels. 	<ul style="list-style-type: none"> • Unités d'hébergement 	<ul style="list-style-type: none"> • La demande sera satisfaite au moyen des unités disponibles (hôtels, motels et terrains de camping).
Augmentation de la demande sur les services de santé, d'urgence et de police	<ul style="list-style-type: none"> • La main-d'œuvre qui participe au Projet peut accroître la demande sur les services de santé, d'urgence et de police. • Des accidents peuvent se produire sur les chantiers et avoir des répercussions sur ces services. • Le transport des matériaux, de l'équipement et des travailleurs augmentera le trafic routier, ce qui aura un effet sur la sécurité routière et le nombre d'accidents, augmentant ainsi la demande sur les services de santé, d'urgence et de police. • Le risque d'une demande accrue pour ces services constitue souvent un problème pour les parties prenantes et le public en général dans le cas des projets industriels, surtout dans les petites collectivités. 	<ul style="list-style-type: none"> • Taille de la population et de la main d'œuvre • Demande générée par le Projet sur les infrastructures et les services et les changements qui en découlent • Capacité des infrastructures et des fournisseurs de services 	<ul style="list-style-type: none"> • Les variations de la population et de la main-d'œuvre sont les principaux facteurs qui auront un effet sur les infrastructures et les services. • Les demandes et les changements touchant les infrastructures et les services dépendent de la nature des effets du Projet. • La capacité des infrastructures et des fournisseurs de services détermine l'aptitude à répondre aux besoins créés par le Projet.
Augmentation de la demande sur les infrastructures de transport	<ul style="list-style-type: none"> • Le transport des matériaux, de l'équipement et des travailleurs augmentera le trafic routier. 	<ul style="list-style-type: none"> • Changement du trafic et des mouvements de circulation • Capacité du réseau de transport 	<ul style="list-style-type: none"> • Le trafic et les mouvements de circulation dépendent de la nature des effets du Projet. • La capacité du réseau de transport détermine son aptitude à s'adapter aux effets du Projet.

7.3.2 Sommaire des effets potentiels

Le Tableau 7-6 résume les effets potentiels sur les infrastructures et les services pour chaque activité et ouvrage physique du Projet.

Tableau 7-6 Effets potentiels sur les infrastructures et les services

Activités et ouvrages physiques	Effets potentiels		
	Augmentation de la demande d'hébergement	Augmentation de la demande sur les services communautaires	Augmentation de la demande sur les infrastructures de transport
Construction			
Pipeline	✓	✓	✓
Stations de pompage et stations de comptage	✓	✓	✓
Exploitation et entretien			
Pipeline	S.O.	S.O.	S.O.
Stations de pompage et stations de comptage	S.O.	S.O.	S.O.
Désaffectation et cessation d'exploitation¹			
NOTES :			
✓ : indique que l'activité joue probablement un rôle dans l'effet sur l'environnement.			
S.O. : indique que l'activité ne s'applique pas à cette situation (sans objet)			
¹ Pour en savoir plus sur les effets de la désaffectation et de la cessation d'exploitation, voir le Volume 1, Section 8.			

Les effets du Projet exposés de façon plus détaillée dans la présente évaluation sont reliés à l'hébergement, aux services communautaires et au transport, en raison de la demande supplémentaire anticipée sur les lieux hébergement temporaire (terrains de camping, hôtels et motels), de même que sur les services de santé, de police et d'urgence.

- Hébergement – La construction dans le cadre du Projet exigera une main-d'œuvre importante pendant la période de construction. La mobilité de cette main-d'œuvre occasionnera une hausse de la demande d'hébergement temporaire. Les travailleurs mobiles sont ceux qui travailleront au-delà de la distance raisonnable de déplacement quotidien entre les chantiers et leur domicile. Certains peuvent habiter ailleurs dans la ZEL ou dans d'autres régions du Québec. Dans la plupart des régions de la ZEL, l'hébergement des travailleurs ne devrait poser aucun problème particulier, malgré les fluctuations saisonnières. Toutefois, compte tenu du nombre d'unités disponibles et des besoins d'hébergement temporaires prévus dans le Bas-Saint-Laurent, un camp est anticipé dans la région de Cacouna pour loger les travailleurs du Projet (oléoduc et terminal maritime) pendant la construction.
- Services communautaires – L'augmentation prévue de la demande sur les services communautaires est généralement liée à d'importants chantiers de construction exigeant un grand nombre de travailleurs dans une région donnée.

- Transport – Les répercussions du Projet sur le transport sont liées à deux aspects : 1) le transport des matériaux et de l'équipement; 2) le transport des travailleurs entre les chantiers et les lieux d'hébergement. Les répercussions prévues sur l'infrastructure de transport s'appuient sur les hypothèses suivantes :
 - Le transport maritime sera utilisé uniquement pour certains types de tuyaux de canalisation fabriqués à l'étranger. Par conséquent, l'usage des installations portuaires sera limité. Des travailleurs utiliseront probablement le traversier Hudson/Oka, car celui-ci est le moyen le plus facile de franchir la rivière des Outaouais.
 - Le réseau routier servira au transport des tuyaux et des autres matériaux venant des ports, des gares de triage et des aires de stockage avant le début des travaux et pendant la construction. Ce réseau sera également utilisé pour transporter quotidiennement les travailleurs pendant la phase de la construction. En raison du grand nombre de cours d'eau à franchir dans la ZEL, les ponts font intégralement partie du réseau routier régional et seront sollicités dans le cadre du Projet.
 - Le réseau ferroviaire sera le principal moyen de transport utilisé pour les tuyaux entre l'ouest du Canada et les États-Unis et les gares de triage ou les aires de stockage des tuyaux du Projet. Par conséquent, le réseau ferroviaire et les aires de stockage des tuyaux seront utilisés avant le début des travaux. Les fournisseurs ne pourront pas entreposer de grandes quantités de matériaux sur les chantiers et la livraison devra être effectuée en temps réel au moment approprié. Le trafic engendré par le Projet pourrait contribuer à accroître les contraintes existantes liées à la capacité du réseau ferroviaire dans la ZEL.

7.4 Atténuation

Il est recommandé de mettre en place les mesures d'atténuation et de gestion énumérées au Tableau 7-7 pour réduire les effets potentiels du Projet sur les infrastructures et les services pendant la construction et l'exploitation.

Tableau 7-7 Mesures d'atténuation recommandées pour les infrastructures et les services

Effet potentiel	Mesures d'atténuation et autres mesures de gestion	Résultats attendus
Augmentation de la demande d'hébergement	<ul style="list-style-type: none"> • Aménager (ou confier cette tâche à un fournisseur existant) un camp pour loger les travailleurs qui participent à la construction. Ce camp sera : <ul style="list-style-type: none"> • Opéré conformément aux lois et aux règlements locaux et provinciaux pertinents; • autonome dans la mesure du possible; • aménagé le plus tôt possible compte tenu des exigences relatives aux permis et à la logistique; • fonctionnel pendant les jours de congé des travailleurs; • coordonné avec les travaux de construction. Les travailleurs seront relocalisés dans le camp dès que fonctionnel. • Inciter les travailleurs à utiliser les terrains de camping et des véhicules récréatifs (VR) pour se loger. 	<ul style="list-style-type: none"> • Gérer les demandes d'hébergement pour le Projet. • Atténuer les répercussions potentielles de la présence des travailleurs logés au camp sur les infrastructures et les services.

Tableau 7-7 Mesures d'atténuation recommandées pour les infrastructures et les services

Effet potentiel	Mesures d'atténuation et autres mesures de gestion	Résultats attendus
<p>Augmentation de la demande d'hébergement</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Embaucher d'abord des travailleurs locaux, en tenant compte de la disponibilité, du coût et de la qualité de la main-d'œuvre. • Étaler les congés des travailleurs au moment de la planification de la construction, dans la mesure du possible. • Échelonner le début des travaux préliminaires de construction par région, si possible. • Poursuivre les consultations avec les autorités locales, les fournisseurs de services et les entreprises et leur communiquer l'information sur les effectifs et les exigences relatives à l'hébergement. 	<ul style="list-style-type: none"> • Gérer les demandes d'hébergement pour le Projet. • Atténuer les répercussions potentielles de la présence des travailleurs logés au camp sur les infrastructures et les services.
<p>Augmentation de la demande sur les services communautaires (services de santé, services d'urgence et services de police)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre au point un plan d'intervention d'urgence conforme à la réglementation pour les phases de construction et d'exploitation du Projet. Le plan devra incorporer les services de santé sur place, les procédures d'appel d'urgence, les plans de lutte contre les incendies et d'autres éléments. • Coordonner avec les organismes d'intervention d'urgence de la région afin de garantir une communication, une compréhension et une coopération appropriées. L'objectif consiste à faire le lien entre les plans d'intervention d'urgence de l'entreprise et ceux des organismes concernés. • Embaucher des personnes aptes à donner au moins les premiers soins sur place et prévoir des ambulances ou d'autres véhicules pour le transport des travailleurs blessés sur le chantier et au camp. • Donner aux membres de l'équipe de gestion des travaux une formation standard en premiers soins. • Élaborer un programme de sécurité pour les travaux de construction. Tous les aspects du Projet, y compris la performance en matière de santé, de sécurité et d'environnement doivent être conformes aux lois et aux règlements applicables. • Donner à tous les travailleurs l'initiation et la formation d'Énergie Est sur la santé et la sécurité avant et pendant la construction afin de prévenir les accidents exigeant des soins d'urgence ou de courte durée et d'en réduire le nombre. • Appliquer une politique de tolérance zéro en ce qui concerne l'usage des drogues et l'abus d'alcool qui incorpore la Politique sur l'utilisation de l'alcool et des drogues à l'intention des entrepreneurs d'Énergie Est. • Au besoin, mettre au point des plans de gestion pour le camp de travail en tenant compte des politiques de l'entreprise, de la santé et de la sécurité du personnel ainsi que de la sécurité de l'équipement et du matériel. Améliorer les plans en élaborant des protocoles de coopération avec les organismes responsables pour permettre aux travailleurs d'accéder aux services médicaux et d'urgence et trouver des moyens pour que les équipes de sécurité du camp de travail facilitent le travail des services de police. 	<ul style="list-style-type: none"> • Réagir rapidement et adéquatement aux situations d'urgence pouvant se produire sur les lieux de travail. • Créer un environnement de travail sécuritaire. • Prévenir et prendre en charge les incidents liés à la santé et à la sécurité (p. ex., les blessures) parmi les travailleurs du Projet. • Réduire les effets potentiels de la construction et de l'exploitation du Projet sur les services d'urgence et de santé régionaux.

Tableau 7-7 Mesures d'atténuation recommandées pour les infrastructures et les services

Effet potentiel	Mesures d'atténuation et autres mesures de gestion	Résultats attendus
<p>Augmentation de la demande sur les services communautaires (services de santé, services d'urgence et services de police)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Doter le camp de travail de matériel médical de base et de personnel pouvant traiter certains problèmes médicaux. • Instaurer un code de conduite au travail qui énonce les règles de l'entreprise à l'intention des employés et des entrepreneurs. Rendre le code de conduite disponible pour les travailleurs, les autorités locales et les collectivités où les travailleurs seront hébergés et à l'endroit où le camp temporaire sera aménagé. 	
<p>Augmentation de la demande sur les infrastructures de transport</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Compléter l'étude d'impacts sur le trafic routier de la construction du pipeline et des stations de pompage. Mettre au point un plan de transport pour chaque chantier. • Obtenir des autorités locales toutes les autorisations pour le franchissement et l'utilisation des routes, les restrictions associées aux ponts et les permis relatifs aux charges surdimensionnées. • Faire livrer le matériel en dehors des heures de pointe du matin et du soir. • Soumettre un plan d'utilisation des accès indiquant les routes que les entrepreneurs utiliseront pour le transport de l'équipement lourd, le cintrage des tuyaux et l'accès à l'emprise. Le plan de transport devra préciser les interdictions d'utilisation des routes à respecter pendant les travaux. Les chaussées des routes d'accès aux sites devront être mises à niveau si nécessaire pour les véhicules de chantier. Les points d'accès à l'emprise seront identifiés par des affiches pour aviser le public de ne pas les utiliser. • Les véhicules motorisés, y compris les véhicules tout terrain (VTT) et les motoneiges, devront circuler sur les routes, les chemins d'accès permanents ou les sentiers approuvés, à moins qu'une autorisation n'ait été accordée par l'organisme de réglementation responsable. • Avant le début des travaux, confirmer le calendrier proposé pour la construction du Projet et les procédures de franchissement des routes auprès des autorités locales. • Avant le début des travaux, faire appel aux médias locaux, comme les journaux et les stations de radio, et utiliser le courriel pour annoncer où et quand les travaux seront exécutés. • Avant le début des travaux, communiquer avec les services policiers pour déterminer et atténuer les problèmes liés au trafic routier. • Inciter les entrepreneurs chargés de la construction du pipeline à utiliser des autobus pour transporter la plus grande partie des travailleurs jusqu'à l'emprise. 	<ul style="list-style-type: none"> • Réduire le trafic quotidien et le nombre d'incidents liés à la circulation associés au Projet.

Tableau 7-7 Mesures d'atténuation recommandées pour les infrastructures et les services

Effet potentiel	Mesures d'atténuation et autres mesures de gestion	Résultats attendus
Augmentation de la demande sur les infrastructures de transport	<ul style="list-style-type: none"> • Pendant les périodes d'activité maximale, inciter les entrepreneurs qui travaillent à la construction de la station de pompage à faire du covoiturage et à utiliser des véhicules multi passagers pour transporter les travailleurs entre les points de regroupement et les chantiers, dans la mesure du possible. • Faire respecter le programme d'exploitation des véhicules motorisés d'Énergie Est par toutes les personnes qui utilisent des véhicules pour les besoins du Projet. Le programme comprend des dispositions pour la formation des conducteurs, l'équipement de protection individuelle, l'équipement d'urgence et de sécurité obligatoire dans les véhicules et les procédures d'exploitation sécuritaires. • Pendant la durée du Projet, maintenir un dialogue ouvert avec les autorités municipales pour l'évaluation de l'état des routes et des problèmes de trafic routier associés au Projet. 	

Énergie Est s'est engagé à poursuivre le dialogue avec les parties prenantes, communiquer les plans relatifs au Projet et surveiller de façon continue l'application des mesures d'atténuation et de gestion recommandées pour les infrastructures et aux fournisseurs de service locaux.

7.5 Effets résiduels et définition de l'importance

7.5.1 Critères de classification des effets résiduels

Le Tableau 7-8 énonce les critères utilisés pour classer les effets résiduels du Projet sur les infrastructures et les services.

Tableau 7-8 Critères de classification des effets – Infrastructures et services

Critère		Définitions	
Direction	Tendance des effets prévue à long terme	Positive	Effet est positif par rapport aux conditions de base
		Négative	Effet est négatif par rapport aux conditions de base
		Mixte	Effet est à la fois positif et négatif par rapport conditions de base
Ampleur	Le changement prévu d'un paramètre mesurable ou d'une variable par rapport aux données de base	Faible	Effet léger par rapport aux conditions de base
		Modérée	Effet modéré par rapport aux conditions de base
		Élevée	Effet important par rapport aux conditions de base

Tableau 7-8 Critères de classification des effets – Infrastructures et services

Critère		Définitions	
Étendue géographique	Zone géographique où l'effet devrait se produire	ZIP	Effet limité à la ZIP (emprise et empreintes servant à la construction du pipeline, des voies d'accès temporaires ou permanentes des installations connexes)
		ZEL	L'effet s'étend à la ZEL.
		ZER	S.O.
Durée	Période pendant laquelle l'effet devrait se faire sentir	Courte	Effet d'une durée d'un an ou moins
		Moyenne	Effet d'une durée de un à cinq ans
		Longue	Effet d'une durée correspondant à la durée de vie opérationnelle du Projet
Fréquence	Nombre de fois que l'effet se produira	Événement unique	Effet (ou événement) qui ne se produit qu'une seule fois
		Événement multiple irrégulier	Effet se produisant de façon sporadique (et intermittente) pendant la période d'évaluation
		Événement multiple régulier	Effet qui se produit de façon répétée et régulière pendant la période d'évaluation
		Continue	Effet qui se produit de façon continue pendant la période d'évaluation
Réversibilité	Probabilité que l'effet sur un paramètre mesurable disparaisse	Réversible	En tenant compte des mesures d'atténuation et de gestion proposées, l'effet de l'activité du Projet ne provoquera pas de changement indésirable permanent.
		Irréversible	Malgré les mesures d'atténuation et de gestion proposées, l'effet de l'activité du Projet provoquera un changement défavorable permanent.
Contexte écologique et socioéconomique	Caractéristiques générales de la zone où le Projet est situé	Faible	Région faiblement peuplée comptant relativement peu de centres de services
		Moyen	Combinaison de zones faiblement peuplées et de centres urbains plus denses
		Élevé	Région densément peuplée comptant plusieurs centres urbains

7.5.2 Seuil d'importance des effets résiduels

La présente évaluation traite des effets résiduels sur les infrastructures et les services en considérant la mise en place et l'efficacité de mesures d'atténuation et de gestion (voir la Section 7.4). Un effet environnemental résiduel significatif sur l'infrastructure et les services est défini comme un effet qui se produit lorsque les activités du Projet provoquent une augmentation de la demande sur les infrastructures et services à un niveau supérieur à leur capacité actuelle, de sorte que leur qualité devient régulièrement et fréquemment inadéquate aux besoins pendant une période prolongée.

7.5.3 Évaluation des effets résiduels

7.5.3.1 Augmentation de la demande d'hébergement

La construction du Projet exigera une main-d'œuvre importante pendant la durée des travaux. En raison de l'étendue géographique des travaux, les travailleurs seront mobiles et devront être hébergés temporairement à proximité, ce qui risque d'accroître la demande régionale en matière d'hébergement. En tenant compte de l'offre actuelle d'hébergement, la demande supplémentaire générée par le Projet est qualifiée de:

- Faible dans la grande région de Montréal, aux environs de Trois-Rivières et à Lévis puisque ces secteurs offrent un nombre élevé d'unités d'hébergement de divers types.
- Modérée dans les régions moins urbanisées le long du fleuve Saint-Laurent (entre L'Assomption et Yamachiche, entre Saint-Luc-de-Vincennes et Neuville, sur la rive nord, et entre Saint-Henri et Saint-Aubert, sur la rive sud).
- Faible dans la région du Bas-Saint-Laurent, en raison de la présence anticipée d'un camp à Cacouna servant à loger temporairement les travailleurs. Ce camp sera utilisé pendant la construction pour héberger les travailleurs qui ne peuvent se loger dans les établissements de la région. Avant tout, le camp constitue une mesure visant à minimiser les effets de dépassement de la capacité anticipés sur les services d'hébergement. Sans ce camp, une surenchère des prix est probable puisque les travailleurs risquent d'occuper toutes les places des motels, des hôtels et des gîtes. Afin d'assurer avec brio la mise en place du camp, des discussions et une bonne coordination avec les municipalités concernées sont requises.

Outre le camp et l'hébergement temporaire (hôtels, motels, chambres d'hôtes, terrains de camping), certains travailleurs peuvent tirer parti des possibilités de location à court terme dans la ZEL. Des résidents peuvent aussi louer des chambres à des travailleurs mobiles pour bénéficier d'une source de revenus temporaires. Le marché local de la location prendrait alors de l'expansion pendant une courte période. Le nombre de travailleurs qui feront appel à la location dépend de la durée de leur séjour dans la région, ainsi que du prix et de la disponibilité des unités en location. La présence des travailleurs ne devrait pas avoir de répercussions sur le prix et la disponibilité des unités d'hébergement à vendre, puisque la combinaison camp et unités d'hébergement temporaires suffira à la demande. Énergie Est communiquera avec les collectivités locales au sujet de l'hébergement de la main-d'œuvre et modifiera au besoin ses mesures d'atténuation et de gestion, comme le camp de travailleurs.

Les effets anticipés sur le contexte socioéconomique seront favorables et variable (soit parfois faible ou important) selon si les travaux sont réalisés dans des zones densément peuplées comptant d'importants centres urbains ou des zones moins peuplées où on trouve peu de centres de services.

Considérant l'application des mesures d'atténuation recommandées, les effets résiduels liés au Projet sur les services d'hébergement sont jugés favorables (aucune importance n'est donc attribuée). L'incertitude liée aux prévisions est faible (Niveau de confiance : élevé) en raison de la capacité actuelle d'hébergement de la ZEL et du fait que les mesures d'atténuation et de gestion proposées sont des pratiques courantes de l'industrie.

7.5.3.2 Augmentation de la demande sur les services communautaires

L'augmentation de la demande prévue sur les services communautaires tels les services de santé, d'urgence et de police est liée aux travaux de construction ainsi qu'à la présence d'un nombre important de travailleurs dans la région où les activités ont lieu. Les services communautaires disponibles dans les grands centres pourront normalement répondre à une demande accrue. Par ailleurs, Énergie Est s'est engagée à mettre en place plusieurs mesures d'atténuation et de gestion (voir le Tableau 7-7), comme un plan d'intervention d'urgence et la formation des membres de l'équipe de gestion des travaux en matière de premiers soins. Le camp anticipé dans la région de Cacouna contribuera, par ailleurs, à réduire les répercussions potentielles attribuables à la présence des travailleurs mobiles. Par exemple, le personnel et les installations de base du camp pourront gérer certains problèmes médicaux et ainsi éviter une pression accrue sur les services locaux.

La disponibilité et l'étendue des services de santé, d'urgence et de police varient le long du tracé du pipeline (consulter les Sections 7.2.2.2 et 7.2.2.3). Énergie Est et ses entrepreneurs coordonneront leurs activités avec celles des organismes d'intervention d'urgence pour s'assurer que les mesures d'atténuation et de gestion sont appropriées et que la communication, la compréhension et la coopération sont efficaces.

Généralement, les préoccupations des collectivités locales concernant les travailleurs mobiles sont liées à la sécurité et souvent à l'usage de drogues et d'alcool (p. ex., conduite avec facultés affaiblies, troubles de l'ordre public, bagarres dans les bars, etc.). L'expérience passée et récente dans la construction de pipelines au Québec démontre que si les entrepreneurs gèrent activement la conduite et le comportement de leurs employés, les inquiétudes de la collectivité sont atténuées. Il est attendu qu'Énergie Est et ses entrepreneurs tiennent à jour et appliquent des politiques claires sur les lieux de travail interdisant l'usage d'alcool et de drogues ainsi que les activités illégales, et mettent en place un code de conduite qui décrit les règles de l'entreprise pour les employés et les entrepreneurs.

Compte tenu des mesures d'atténuation et de gestion, les descripteurs utilisés pour caractériser les effets résiduels liés à l'augmentation de la demande de services communautaires sont les suivants :

- **Direction** : Les effets du Projet sur les services de santé, d'urgence et de police sont considérés comme étant principalement négatifs, puisque le Projet est susceptible d'accroître la demande à l'échelle locale pour ce type de services.
- **Ampleur** : En raison de la taille des équipes de travail, de la durée du séjour de la plupart d'entre elles dans les collectivités et des mesures d'atténuation et de gestion recommandées à la Section 7.4, l'ampleur des effets résiduels sur les services de santé, d'urgence et de police est jugée faible.
- **Étendue géographique** : Les effets des activités du Projet sur les services communautaires seront ressentis dans l'ensemble de la ZEL, mais surtout dans les principales zones de service qui attireront les travailleurs en raison de la variété des services offerts (grande région de Montréal, Joliette, Trois-Rivières, Shawinigan, Québec, Lévis, Montmagny et Rivière-du-Loup).

- Durée : Les effets du Projet pendant la construction seront de courte (moins d'un an) et de moyenne (de un à cinq ans) durée.
- La fréquence des effets du Projet pendant la construction sera multiple et irrégulière.
- Les effets du Projet sont réversibles. Les effets des activités liées au Projet ne provoqueront pas de modifications permanentes pour les services de santé, d'urgence et de police de la ZEL.
- Contexte socioéconomique : La plus grande partie du tracé est située à distance raisonnable en voiture des petites ou des grandes agglomérations urbaines offrant des services communautaires. Les centres de services sont répartis le long du tracé. La capacité actuelle varie selon la région (de faible à élevée).

En tenant compte des mesures d'atténuation et de gestion, les effets résiduels sur les services de santé, d'urgence et de police sont jugés non significatifs. Le niveau de confiance relatif aux prévisions est élevé en raison de l'expérience récente acquise dans des projets similaires et du fait que les mesures d'atténuation et de gestion proposées sont standards aux pratiques de l'industrie.

7.5.3.3 Augmentation de la demande sur les infrastructures de transport

Les travaux de construction accentueront la demande sur les infrastructures de transport de la ZEL en raison des activités suivantes :

- La mobilisation et la démobilitation des bureaux temporaires et du camp de travail (Cacouna), notamment au début et à la fin des travaux;
- le transport des tuyaux de canalisation, des matériaux et des fournitures aux aires de stockage, sur l'emprise et au camp de Cacouna;
- le déplacement des travailleurs au début et à la fin de la journée entre le chantier et les lieux d'hébergement.

En raison des mouvements des matériaux et de l'équipement ainsi que de la mobilité des travailleurs, les effets suivants sont attendus :

- Le transport maritime sera privilégié uniquement pour certains types de tuyaux spécialisés et fabriqués outre-mer. L'utilisation accrue des installations portuaires est prévisible mais l'augmentation de la demande appréhendée est jugée faible. Le traversier qui relie Hudson à Oka sera probablement utilisé par les travailleurs pour franchir la rivière des Outaouais, car c'est le moyen le plus rapide pour traverser la rivière à cet endroit.
- Le transport ferroviaire sera privilégié pour les tuyaux qui seront acheminés en provenance de l'ouest du Canada et des États-Unis. Les tuyaux seront livrés directement aux gares de triage ou aux aires de stockage des tuyaux. Le réseau ferroviaire et les aires de stockage des tuyaux commenceront à être utilisés avant les travaux de construction. Puisque les fournisseurs ne pourront pas entreposer de grandes quantités de matériaux sur les chantiers, la livraison devra être effectuée en temps réel selon les besoins. Une quantité importante de matériaux sera requise à cet effet il est relativement prévisible que les installations intermodales de Montréal et des environs seront sollicitées au début du Projet. Toutefois, puisque les périodes de livraison des matériaux seront relativement courtes, la demande supplémentaire de services sera de courte durée. Afin de restreindre les effets potentiels anticipés sur les infrastructures de transport, particulièrement sur le réseau routier dans la grande région de Montréal, les mesures d'atténuation prévues au Tableau 7-9 devront être appliquées, notamment pour éviter des conflits avec les trains de banlieue qui desservent la grande région de Montréal.

- Les tuyaux et les matériaux seront transportés par camions à partir des installations portuaires, des gares de triage et des aires de stockage des tuyaux de la ZIP. Le transport par camion débutera avant les travaux de construction du pipeline. Le réseau routier et les ponts seront utilisés pour transporter quotidiennement les travailleurs pendant la phase de la construction. Si la majorité des travailleurs utilisent des moyens de transport individuels, seuls quelques-uns emprunteront les transports en commun (autobus, métro) pour les activités de construction du latéral de Montréal. La demande supplémentaire de services de transport en commun devrait donc être négligeable.
- L'équipement lourd utilisé en construction se déplacera principalement dans l'emprise du pipeline. Il sera acheminé par les voies publiques pendant la mobilisation et la démobilisation. Du personnel de sécurité et des signaleurs dirigeront la circulation lorsque de l'équipement lourd sera transporté sur une voie publique.

Selon les données colligées, le réseau de transport de la ZEL a normalement une capacité suffisante pour prendre en charge la circulation générée par les travaux de construction, en tenant compte des mesures d'atténuation et de gestion proposées par Énergie Est (voir la Section 7.4). Une certaine congestion (p. ex. files d'attente plus longues et volumes supérieurs à la moyenne) peut se produire à proximité des chantiers actifs et le long des routes qui relient ceux-ci aux collectivités hôtes, surtout pendant les heures de pointe du matin et de l'après-midi. Une partie de cette congestion sera produite par les camions-remorques et les charges surdimensionnées. Énergie Est et ses entrepreneurs tenteront de faire livrer le matériel en dehors des heures de pointe du matin et de l'après-midi. Des autobus pourraient être utilisés pour transporter la majorité des travailleurs afin de réduire les répercussions du Projet sur le trafic routier.

Les effets du transport risquent d'être plus accentués à certains endroits, comme les régions de Montréal et de Québec. En effet, l'augmentation du nombre de véhicules au cours des dix dernières années et la détérioration du réseau routier ont accru les contraintes sur le réseau de transport dans la région de Montréal, Laval et les environs, ainsi qu'à Québec, notamment à Saint-Augustin-de-Desmaures et à Lévis. Les routes principales et les autoroutes sont souvent très congestionnées pendant les heures de pointe. Par ailleurs, une partie de l'infrastructure routière doit être réparée, car certains éléments sont structurellement déficients. De plus, la circulation devrait s'intensifier à proximité du camp. Une série de mesures d'atténuation a été proposée (voir la Section 7.4). En outre, les études du trafic routier proposées peuvent suggérer d'autres mesures d'atténuation.

Voici les descripteurs pour caractériser cet effet résiduel :

- Direction : La direction est considérée comme négative, car le Projet imposera une charge accrue aux infrastructures de transport.
- Ampleur : L'ampleur des effets résiduels du Projet sur le transport est considérée comme faible ou modérée selon les régions, compte tenu de la densité actuelle du trafic routier.
- Étendue géographique : Les effets provoqués par les activités liées au Projet se feront sentir dans l'ensemble de la ZEL, mais surtout dans les grands centres de services, qui attireront les travailleurs en raison de la diversité des installations d'hébergement temporaires et des autres services offerts (grande région de Montréal, Joliette, Trois-Rivières, Shawinigan, Québec, Lévis, Montmagny, Rivière-du-Loup et à proximité du camp).
- Durée : Les effets du Projet pendant la construction seront de courte (moins d'un an) et de moyenne (de un à cinq ans) durée.

- Fréquence : La fréquence des effets sur le transport devrait être continue pendant toute la durée des travaux.
- Réversibilité : Les effets sont réversibles, car le trafic routier reviendra à son niveau initial lorsque la construction sera terminée.
- Contexte socioéconomique : La plus grande partie du tracé se trouve à une distance raisonnable en voiture des petits ou des grands centres urbains. La ZEL est desservie par un bon réseau routier. Le trafic routier varie de façon marquée d'une région à l'autre. Localement, le degré de perturbation varie de faible à élevé.

En tenant compte des mesures d'atténuation et de gestion, les effets résiduels appréhendés sur les infrastructures sont jugés non significatifs. Le niveau de confiance relatif aux prévisions est élevé en raison de l'expérience récente acquise dans des projets similaires et du fait que les mesures d'atténuation et de gestion proposées sont standards aux pratiques de l'industrie.

Le Tableau 7-10 résume l'évaluation des effets résiduels.

Tableau 7-9 Sommaire des effets environnementaux résiduels sur l'infrastructure et les services

Phase du Projet	Atténuation	Caractéristiques des effets résiduels						Importance	Fiabilité des prévisions	Probabilité d'effets importants	Surveillance et suivi
		Direction	Ampleur	Étendue géographique	Durée et fréquence	Réversibilité	Contexte environnemental				
PIPELINE											
Augmentation de la demande d'hébergement											
Construction	Voir la Section 7.4	P	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	Voir la Section 7.8
Exploitation	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Augmentation de la demande sur les services communautaires											
Construction	Voir la Section 7.4	N	F	ZEL	U/MI	R	F	N	É	S.O.	Voir la Section 7.8
Exploitation	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Augmentation de la demande sur les infrastructures de transport											
Construction	Voir la Section 7.4	N	F	ZEL	U/C	R	F	N	É	S.O.	Voir la Section 7.8
Exploitation	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.

Tableau 7-9 Sommaire des effets environnementaux résiduels sur l'infrastructure et les services

Phase du Projet	Atténuation	Caractéristiques des effets résiduels						Importance	Fiabilité des prévisions	Probabilité d'effets importants	Surveillance et suivi
		Direction	Ampleur	Étendue géographique	Durée et fréquence	Réversibilité	Contexte environnemental				
STATIONS DE POMPAGE											
Augmentation de la demande d'hébergement											
Construction	Voir la Section 7.4	P	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	Voir la Section 7.8
Exploitation	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Désaffectation et cessation d'exploitation ¹											
Augmentation de la demande sur les services communautaires											
Construction	Voir la Section 7.4	N	F	ZEL	U/MI	R	F	N	É	S.O.	Voir la Section 7.8
Exploitation	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Désaffectation et cessation d'exploitation ¹											
Augmentation de la demande sur les infrastructures de transport											
Construction	Voir la Section 7.4	N	F	ZEL	U/C	R	F	N	É	S.O.	Voir la Section 7.8
Exploitation	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Désaffectation et cessation d'exploitation ¹											
Note :											
¹ Désaffectation et cessation d'exploitation – consulter le Volume 1, Section 8, pour obtenir l'évaluation des effets résiduels.											

Tableau 7-9 Sommaire des effets environnementaux résiduels sur l'infrastructure et les services

Phase du Projet	Atténuation	Caractéristiques des effets résiduels					Importance	Fiabilité des prévisions	Probabilité d'effets importants	Surveillance et suivi
		Direction	Ampleur	Étendue géographique	Durée et fréquence	Réversibilité				
EXPLICATIONS										
<i>Direction :</i>		<i>Durée :</i>			<i>Importance :</i>		<i>Contexte environnemental :</i>			
P	Positive	C	Courte	S	Significative	F	Faible			
N	Négative	M	Moyenne	N	Non significative	M	Moyen			
M	Mixte	L	Longue			É	Élevée			
<i>Ampleur :</i>		<i>Fréquence :</i>			<i>Réversibilité :</i>		<i>Fiabilité des prévisions :</i>			
F	Faible	U	Événement unique	R	Réversible	F	Faible			
M	Modérée	MI	Événement multiple irrégulier	I	Irréversible	M	Modérée			
É	Élevée	MR	Événement multiple régulier			É	Élevée			
<i>Étendue géographique :</i>		C	Continue			<i>Probabilité d'effets importants :</i>				
ZIP	Zone d'implantation du projet					F	Faible			
ZEL	Zone d'étude locale					M	Moyen			
ZER	Zone d'étude régionale					É	Élevée			
							S.O.	Sans objet		

7.6 Effets cumulatifs

Un effet cumulatif se produit quand un effet résiduel du Projet se conjugue avec les effets d'autres activités physiques passées ou prévues. Pour obtenir plus d'information sur les méthodes d'évaluation des effets cumulatifs, il faut se référer au Volume 1, Section 6. Les activités physiques passées ou présentes ont influencé les conditions de base utilisées pour l'évaluation des effets du Projet (voir la Section 7.2). Les effets des activités physiques présentes ou prévues ont été analysés en combinaison avec les effets du Projet dans l'évaluation des effets résiduels environnementaux du Projet (voir la Section 7.5). Les activités physiques passées et présentes ainsi que celles prévues qui auraient un potentiel d'effet environnemental cumulatif sont énumérées dans le Tableau 7-10.

Vingt-et-un activités physiques certaines et raisonnablement prévisibles ont la possibilité d'interagir de façon cumulative avec le Projet seront réalisées dans la ZER (Tableau 7-10). Les activités considérées ont été identifiées grâce aux organismes suivants :

- le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques;
- le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement;
- le ministère des Transports du Québec;
- Hydro-Québec;
- les MRC, les Villes et les Municipalités rencontrées durant les séances de consultation.

En ce qui concerne l'augmentation de la demande d'hébergement, puisque l'effet résiduel anticipé du Projet est positif, il n'y aura pas d'interaction cumulative avec les autres activités physiques entraînant des effets cumulatifs indésirables.

En ce qui concerne la charge accrue imposée aux services communautaires et la hausse de la demande liée au transport, on ne prévoit aucun effet cumulatif, puisque les effets du Projet sont réversibles et que les activités seront échelonnées dans le temps et dans l'espace.

Tableau 7-10 Effets cumulatifs potentiels – Infrastructure et services

Autres activités physiques ayant un potentiel d'effets cumulatifs	Effets cumulatifs potentiels			Explication
	Augmentation de la demande d'hébergement	Augmentation de la demande sur les services communautaires	Augmentation de la demande sur les infrastructures de transport	
Activités physiques actuelles et passées				
Activités agricoles	✓	✓	✓	Les activités et les pratiques agricoles actuelles et passées ont influencé les demandes en hébergement, en services communautaires et en transport dans la ZER.
Projets résidentiels	✓	✓	✓	Les projets résidentiels ont influencé les demandes en hébergement, en services communautaires et en transport dans la ZER.
Infrastructure linéaire existante	✓	✓	✓	Les structures linéaires existantes (routes, lignes de transport d'électricité, oléoducs) ont influencé les demandes en hébergement, en services communautaires et en transport dans la ZER.
Autres activités	✓	✓	✓	Les autres activités qui ont eu lieu dans la ZER ont influencé les demandes en hébergement, en services communautaires et en transport dans la ZER.
Activités physiques certaines et raisonnablement prévisibles				
Enbridge - Projet d'inversion de la canalisation 9B et d'accroissement de la capacité de la canalisation 9	S.O.	S.O.	S.O.	Parallèle à l'emprise à partir du point d'entrée de la MRC d'Argenteuil et de Mirabel sur une longueur d'environ 10 km. Les périodes de construction ne se chevaucheront pas, puisque ce Projet sera terminé en 2015.
MTQ - Construction de la voie de contournement de Saint-Lin-Laurentides	S.O.	S.O.	S.O.	Projet à environ 4,8 km au nord-ouest de l'emprise.
Agence métropolitaine de transport - Train de l'Est	S.O.	S.O.	S.O.	Chevauchement de l'emprise. L'entrée en service du Train de l'Est est prévue pour l'automne 2014.

Tableau 7-10 Effets cumulatifs potentiels – Infrastructure et services

Autres activités physiques ayant un potentiel d'effets cumulatifs	Effets cumulatifs potentiels			Explication
	Augmentation de la demande d'hébergement	Augmentation de la demande sur les services communautaires	Augmentation de la demande sur les infrastructures de transport	
MTQ – Autoroute 19 - Parachèvement	S.O.	S.O.	S.O.	Environ 11,3 km au sud-ouest de l'emprise.
MTQ – Réparation du pont Le Gardeur entre Repentigny et Montréal	S.O.	S.O.	S.O.	Environ 4,4 km à l'est de l'emprise.
MTQ - Prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Rimouski	S.O.	S.O.	S.O.	Environ 11,3 km à l'est de l'emprise.
MTQ - Route 185 - Réaménagement de la route en autoroute	S.O.	S.O.	S.O.	Parallèle à l'emprise, sauf à un point de franchissement au sud de Dégelis. Ouverture progressive jusqu'à l'automne 2015.
HQ - Poste de Saint-Jérôme à 120-25 kV	S.O.	S.O.	S.O.	Environ 6,8 km à l'ouest de l'emprise.
HQ - Poste de Blainville à 315-25 kV et ligne d'alimentation à 315 kV	S.O.	S.O.	S.O.	Environ 2,8 km de l'emprise. Construction prévue du printemps 2013 à l'automne 2014.
HQ - Ligne à 120 kV Pierre-Le-Gardeur-Saint-Sulpice	S.O.	S.O.	S.O.	Chevauchement de l'emprise.
HQ - Poste Pierre-Le Gardeur à 315-120 kV	S.O.	S.O.	S.O.	Environ 570 m à l'est de l'emprise.
HQ - Ligne de la Mauricie-Lanaudière à 315 kV	S.O.	S.O.	S.O.	Environ 5,5 km au nord de l'emprise.
HQ - Ligne à 735 kV reliant le poste de la Chamouchouane au poste du Bout-de-l'Île	S.O.	S.O.	S.O.	Peut traverser l'emprise dans la portion qui passe dans la région de Lanaudière (MRC Les Moulins).
HQ - Ajout d'équipements au poste du Bout-de-l'Île et réagencement de lignes	S.O.	S.O.	S.O.	Chevauchement de l'emprise.
HQ - Nouveau poste Bélanger à 315-120-25 kV et ligne d'alimentation à 315 kV	S.O.	S.O.	S.O.	Environ 8,3 km au sud-ouest de l'emprise.

Tableau 7-10 Effets cumulatifs potentiels – Infrastructure et services

Autres activités physiques ayant un potentiel d'effets cumulatifs	Effets cumulatifs potentiels			Explication
	Augmentation de la demande d'hébergement	Augmentation de la demande sur les services communautaires	Augmentation de la demande sur les infrastructures de transport	
HQ - Poste Henri-Bourassa à 315-25 kV	S.O.	S.O.	S.O.	Environ 1,3 km à l'est de l'emprise. Projet à l'extérieur de la ZEL.
HQ - Reconstruction du poste De Lorimier à 315-25 kV et lignes souterraines à 315 kV	S.O.	S.O.	S.O.	Environ 13,3 km au sud de l'emprise.
HQ – Poste Fleury à 315-25 kV et ligne d'alimentation à 315 kV	S.O.	S.O.	S.O.	Environ 12,5 km au sud-ouest de l'emprise.
HQ - Poste Duchesnay à 315-25 kV et ligne d'alimentation à 315 kV	S.O.	S.O.	S.O.	Environ 7,8 km au sud de l'emprise.
Éoliennes Témiscouata S.E.C (MRC de Témiscouata/Boralex) - Parc éolien de Témiscouata I (25 MW)	S.O.	S.O.	S.O.	Environ 2,5 km à l'est de l'emprise. Les travaux sont en cours. Projet à l'extérieur de la ZEL.
Boralex - Parc éolien Témiscouata II (51,7 MW)	S.O.	S.O.	S.O.	Chevauchement de l'emprise. Activités de construction prévues en 2014. Pas de risque d'effets cumulatifs, puisque les effets résiduels prévus seront de courte durée et que les périodes de construction ne se chevaucheront pas.
<p>NOTES :</p> <p>✓ : indique que le projet peut interagir cumulativement avec ces activités physiques</p> <p>S.O. : indique que le Projet n'interagit pas cumulativement avec ces activités physiques (sans objet)</p>				

7.7 Rapports supplémentaires

Aucun rapport supplémentaire n'est prévu pour l'évaluation des infrastructures et des services.

7.8 Surveillance et suivi

Les ministères, les organismes publics et les entreprises du secteur privé responsables des infrastructures et des services surveilleront la demande sur les infrastructures et services dans le cadre de leur travail de planification habituel.

Conformément aux principes directeurs de TransCanada relatifs aux consultations des parties prenantes, il est recommandé qu'Énergie Est et ses entrepreneurs communiquent avec les collectivités locales et les fournisseurs de services locaux au sujet des plans et des effets du Projet et coordonnent leurs activités avec eux. Les mesures d'atténuation pourront être modifiées ou des correctifs pourront être apportés, au besoin.

7.9 Références

- Bonjour Québec, 2013-2014. *Hébergement par type*. <http://www.bonjourquebec.com/qc-fr/accueil.html>
- Conseil de développement du camping au Québec, 2013. *Guide du camping au Québec, 2013*. 234 p. Disponible en ligne à : <http://www.guidecamping.ca/>
- Gouvernement du Québec, 2013a. *Portail santé mieux-être*. Disponible en ligne à : <http://sante.gouv.qc.ca/repertoire-ressources/>
- Gouvernement du Québec, 2013b. *Portail santé mieux-être*. Disponible en ligne à : <http://sante.gouv.qc.ca/systeme-sante-en-bref/services-ambulancier/>
- Ministère de la Santé et des Services sociaux (MSS), 2013. *Espace informationnel*. Disponible en ligne à : <http://www.informa.msss.gouv.qc.ca/>
- Ministère de la Sécurité Publique (MSP), 2012. *Casernes incendie du Québec*.
- Ministère de la Sécurité Publique (MSP), 2013. *Bottin des services de police*. Disponible en ligne à : <http://www.securitepublique.gouv.qc.ca/police/bottin-services-police.html>
- Ministère de la Sécurité Publique (MSP), 2014. *La criminalité au Québec en 2012 : Principales tendances*. Disponible en ligne à : <http://www.securitepublique.gouv.qc.ca/police/publications-statistiques-police/statistiques-criminalite/statistiques-crimes/criminalite-2012/12712.html>
- Ministère des Transports du Québec, 2014. *Atlas des transports*. Disponible en ligne à : http://transports.atlas.gouv.qc.ca/NavFlash/SWFNavFlash.asp?input=SWFDebitCirculation_2012
- Ministère du Tourisme du Québec, 2014. Disponible en ligne à : <http://www.tourisme.gouv.qc.ca/publications/publication.php?id=23&categorie=66>
- Office national de l'énergie (ONÉ), 2014. *Guide de dépôt de l'Office national de l'énergie*, janvier 2014 (2014). Disponible en ligne à : <http://www.neb-one.gc.ca/clf-nsi/rpblctn/ctsndrgltn/flngmnl/flngmnl-fra.html>
- Office du tourisme de Québec, 2012. *Guide touristique officiel 2012-2013*. Ministère du Tourisme, Québec. 208 p.

Port de Montréal, 2014. Disponible en ligne à : <http://www.port-montreal.com/fr/index.html>

Port de Québec, 2014. Disponible en ligne à : <http://www.portquebec.ca>

Terminaux Portuaires du Québec, 2014. *Ports de Bécancour, de Côte-Sainte-Catherine, de Portneuf et de Gros-Cacouna*. Disponible en ligne à : <http://www.qsl.com/fr/tpq.html>

Tourisme Bas-Saint-Laurent, 2012. *Guide touristique officiel 2013-2014*. Ministère du Tourisme, Québec. 176 p.

Tourisme Chaudière-Appalaches, 2012. *Guide touristique officiel 2012-2013*. Ministère du Tourisme, Québec. 192 p.

Tourisme Lanaudière, 2012. *Guide touristique officiel 2012-2013*. Ministère du Tourisme, Québec. 128 p.

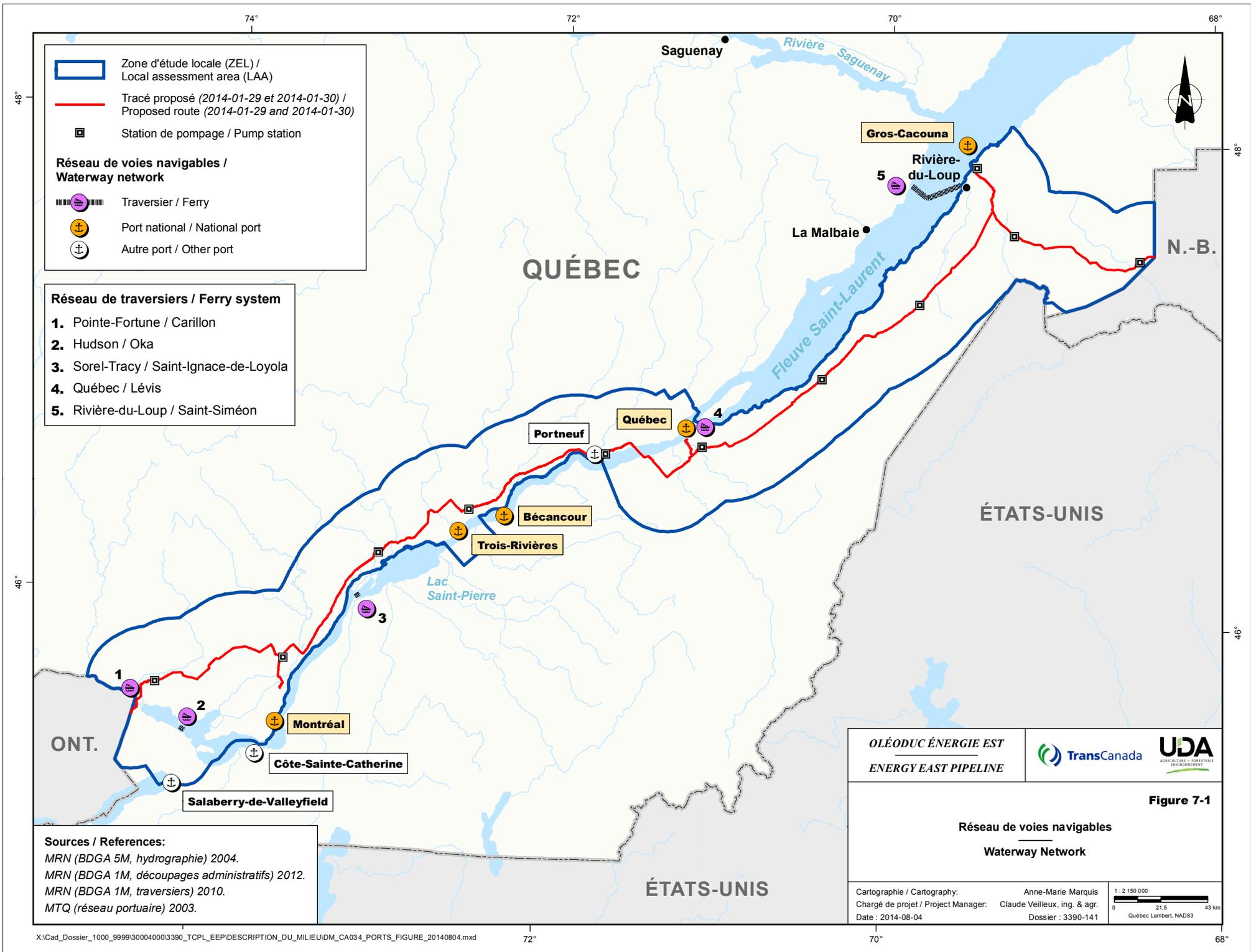
Tourisme Laurentides (ATL), 2012. *Guide touristique officiel 2012-2013*. Ministère du Tourisme, Québec. 192 p.

Tourisme Mauricie, 2012. *Guide touristique officiel 2013-2014*. Ministère du Tourisme, Québec. 200 p.

Tourisme Montérégie, 2012. *Guide touristique officiel 2012-2013*. Ministère du Tourisme, Québec. 153 p.

ANNEXE A

Figures 7-1 à 7-3



Zone d'étude locale (ZEL) / Local assessment area (LAA)

Tracé proposé (2014-01-29 et 2014-01-30) / Proposed route (2014-01-29 and 2014-01-30)

Station de pompage / Pump station

Réseau de voies navigables / Waterway network

Traversier / Ferry

Port national / National port

Autre port / Other port

- Réseau de traversiers / Ferry system**
1. Pointe-Fortune / Carillon
 2. Hudson / Oka
 3. Sorel-Tracy / Saint-Ignace-de-Loyola
 4. Québec / Lévis
 5. Rivière-du-Loup / Saint-Siméon

Sources / References:
 MRN (BDGA 5M, hydrographie) 2004.
 MRN (BDGA 1M, découpages administratifs) 2012.
 MRN (BDGA 1M, traversiers) 2010.
 MTQ (réseau portuaire) 2003.

OLÉODUC ÉNERGIE EST ENERGY EAST PIPELINE	TransCanada	UDA AGRICULTURE • FORÊSTERIE ENVIRONNEMENT
Figure 7-1		
Réseau de voies navigables Waterway Network		
Cartographie / Cartography: Anne-Marie Marquis Chargé de projet / Project Manager: Claude Veilleux, ing. & agr. Date : 2014-08-04	Dossier : 3390-141	1 : 2 150 000 0 21,5 43 km Québec Lambert, NAD83

COMPOSANTES DU PROJET / PROJECT COMPONENTS

- Zone d'étude locale (ZEL)  Local assessment area (LAA)
- Point de livraison proposé  Proposed delivery point
- Tracé proposé (2014-01-15 et 2014-01-30)  Proposed route (2014-01-15 and 2014-01-30)
- Station de pompage  Pump station

REPÈRES GÉOGRAPHIQUES / GEOGRAPHICAL LANDMARKS

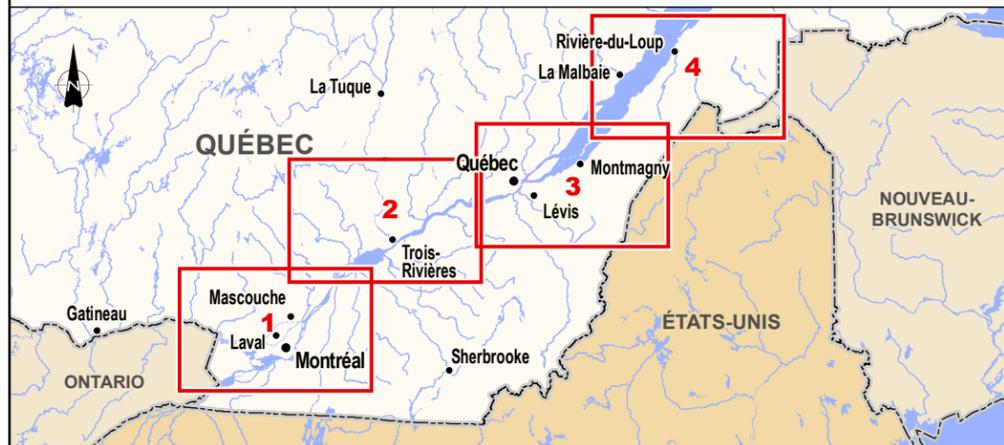
- Frontière nationale  National boundary
- Établissement amérindien  Indian reserve or settlement
- Aéroport international  International airport
- Municipalité* Municipality*
- Parc national du Québec  Québec national park
- Parc national du Canada  Canada national park

RÉSEAU ROUTIER / ROAD NETWORK

- Autoroute  Highway
- Route nationale  National road
- Route régionale  Regional road
- Route collectrice  Collector road
- Route locale  Local road

NOTES / NOTES

À l'extérieur de la ZER, seules les municipalités de plus de 10 000 habitants sont illustrées. * Outside the RAA, only municipalities with more than 10,000 inhabitants are represented.



Plan de localisation / Location Map

SOURCES / REFERENCES

- MRN (BDGA 1M, hydrographie) 2010.
- MRN (Adresses Québec, réseau routier) 2013.
- MRN (BDGA 1M, découpages administratifs) 2012.
- MRN (BDGA 1M, pôles d'occupation) 2010.
- RNCan (BNDT 50k et 250k, pôles d'occupation) 2010.
- MRN (TRQ 100k, territoires récréatifs) 2010.

**OLÉODUC ÉNERGIE EST
ENERGY EAST PIPELINE**

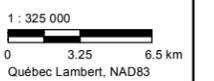


Figure 7-2

**Réseau routier
Road Network**

Cartographie / Cartography:
Chargé de projet / Project Manager:
Date : 2014-08-04

Anne-Marie Marquis
Claude Veilleux, ing. & agr.
Dossier : 3390-141



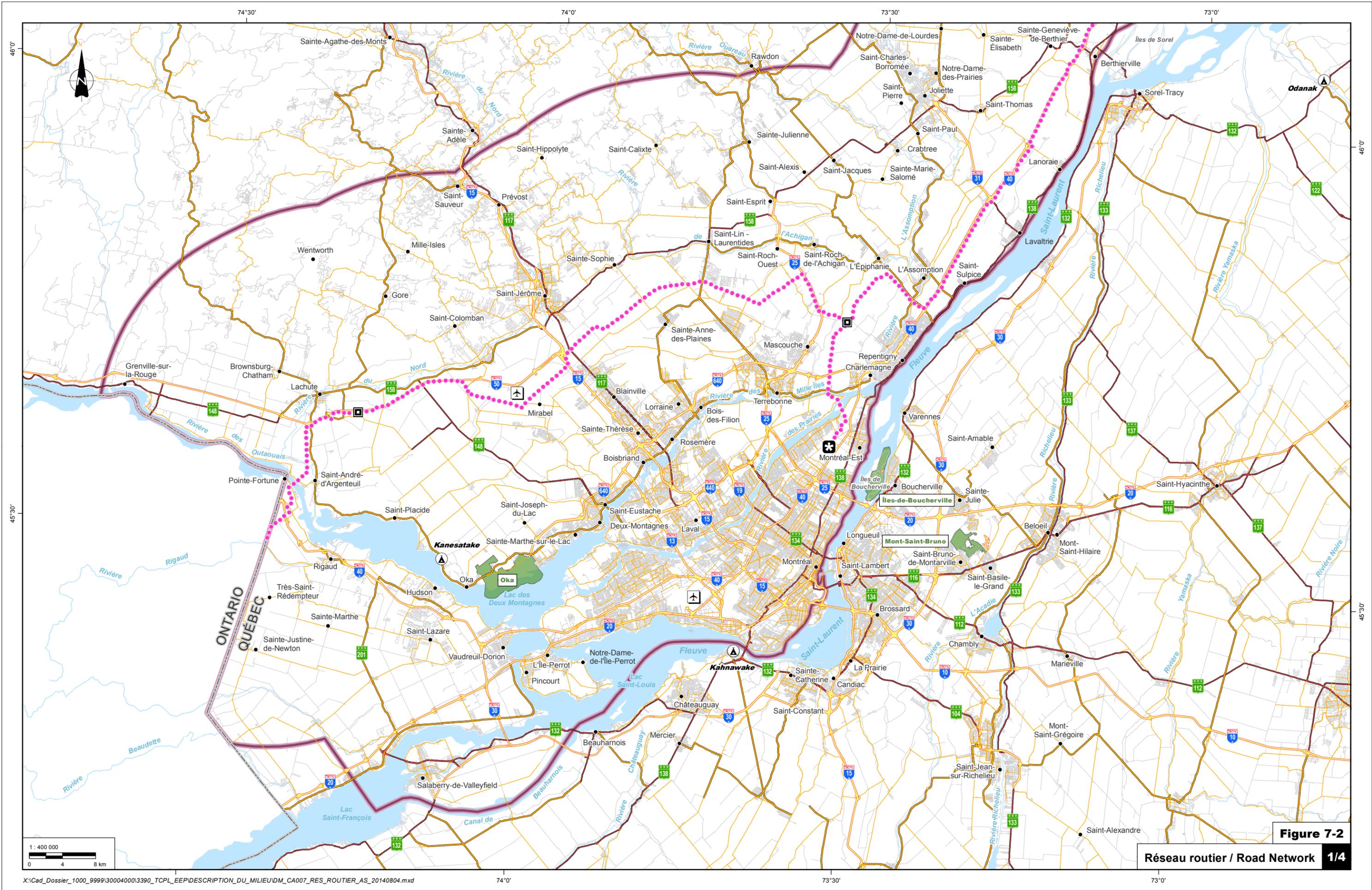


Figure 7-2

Réseau routier / Road Network 1/4

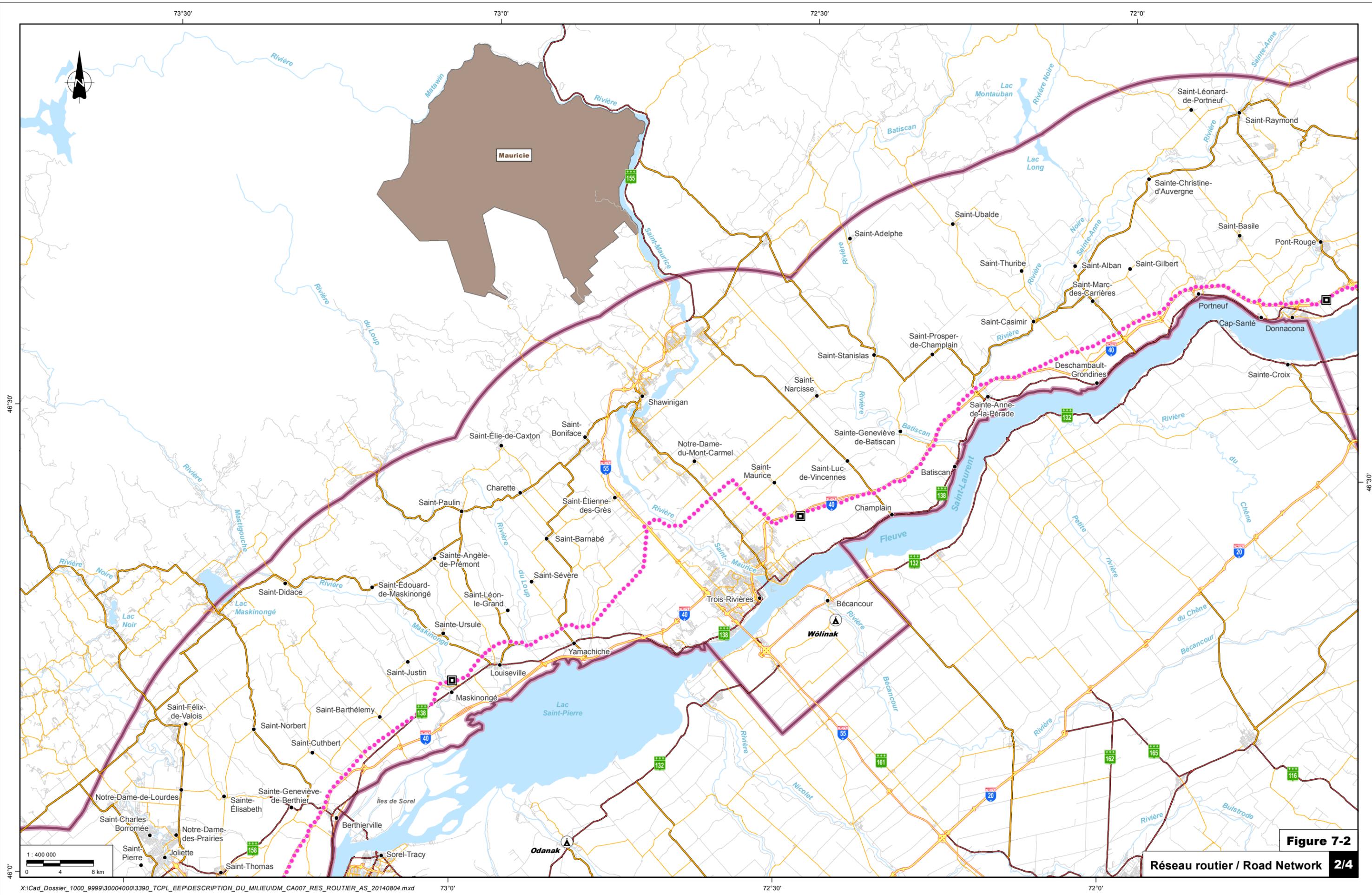


Figure 7-2

Réseau routier / Road Network 2/4

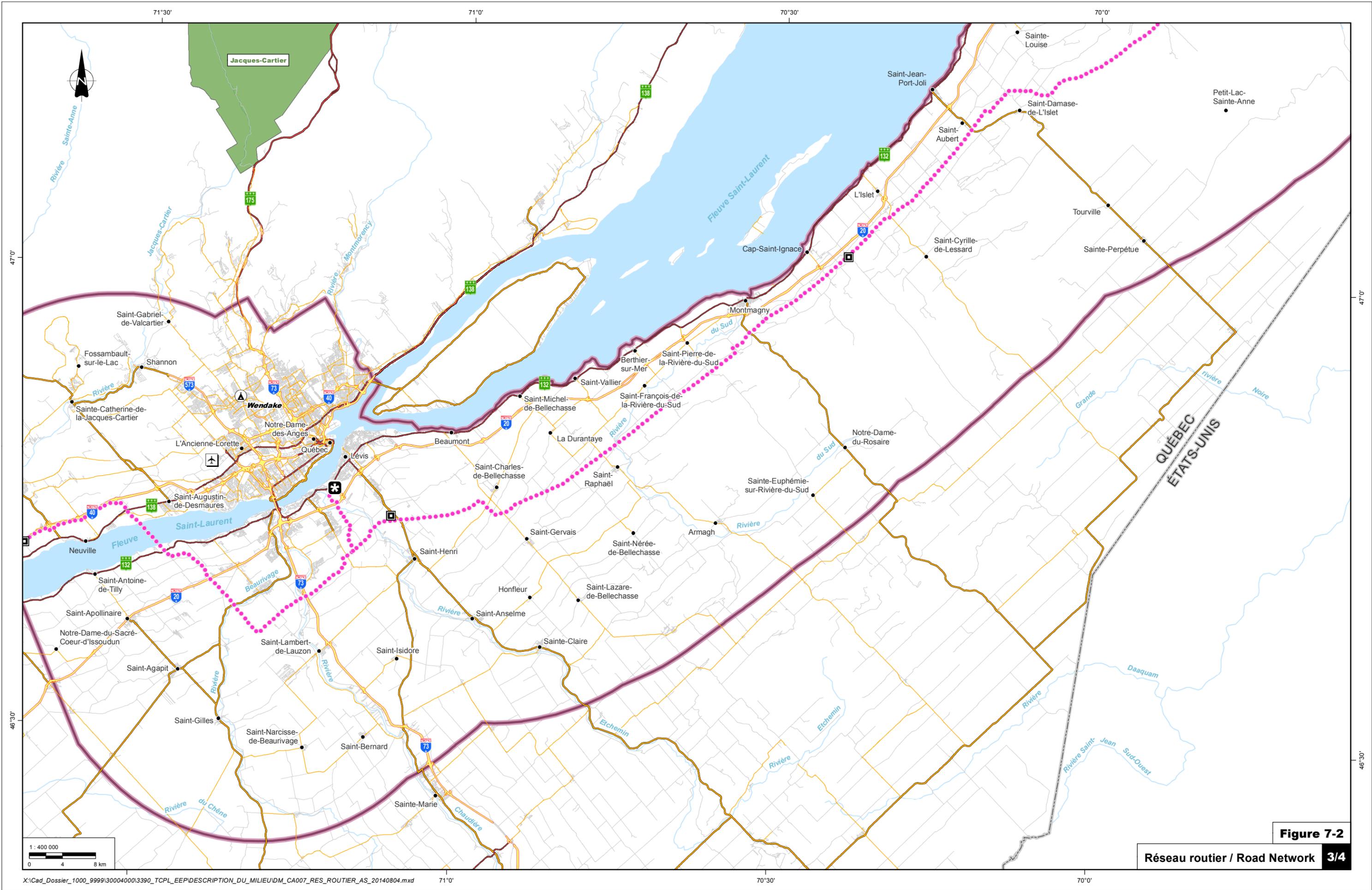


Figure 7-2

Réseau routier / Road Network **3/4**

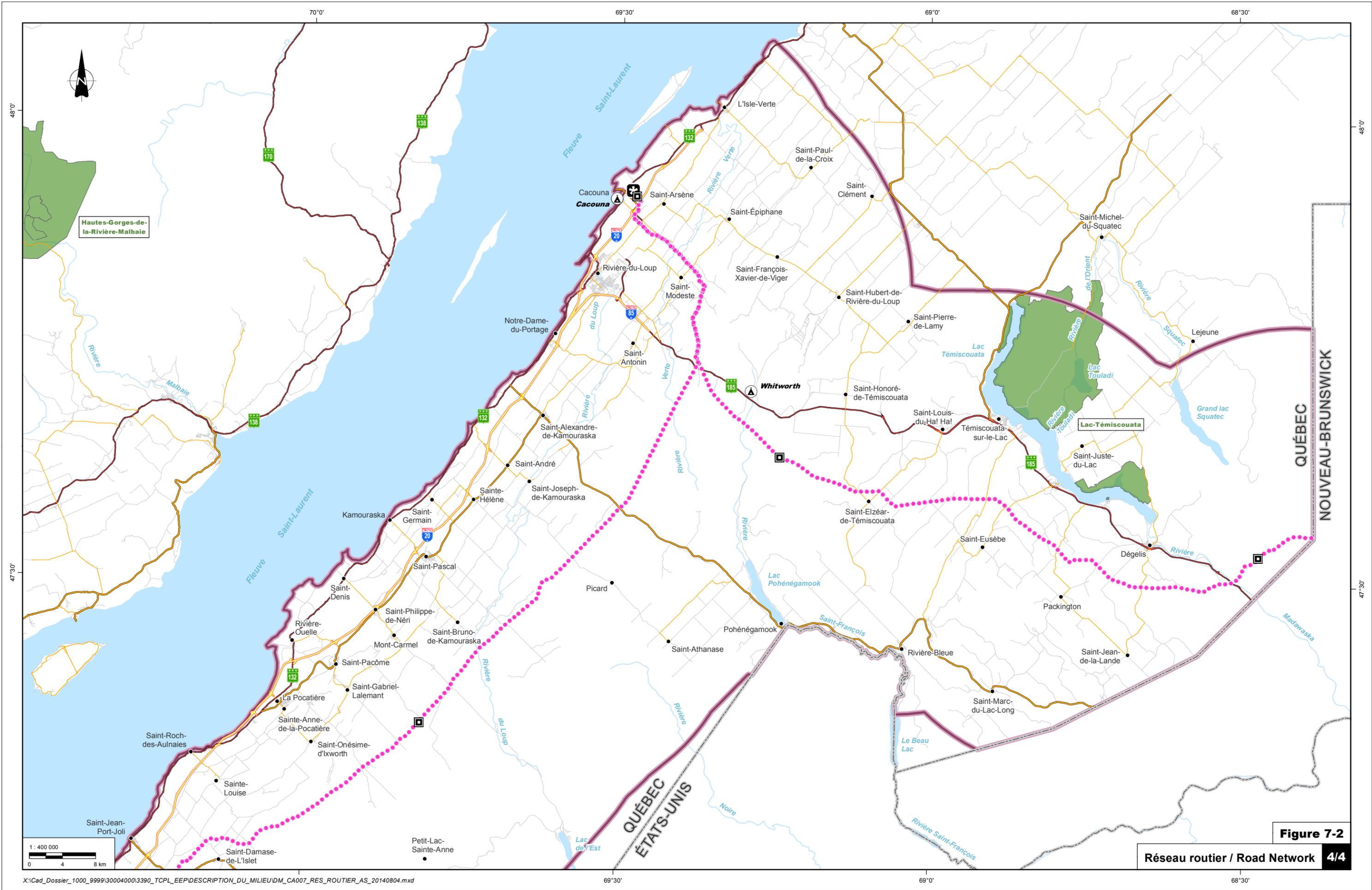
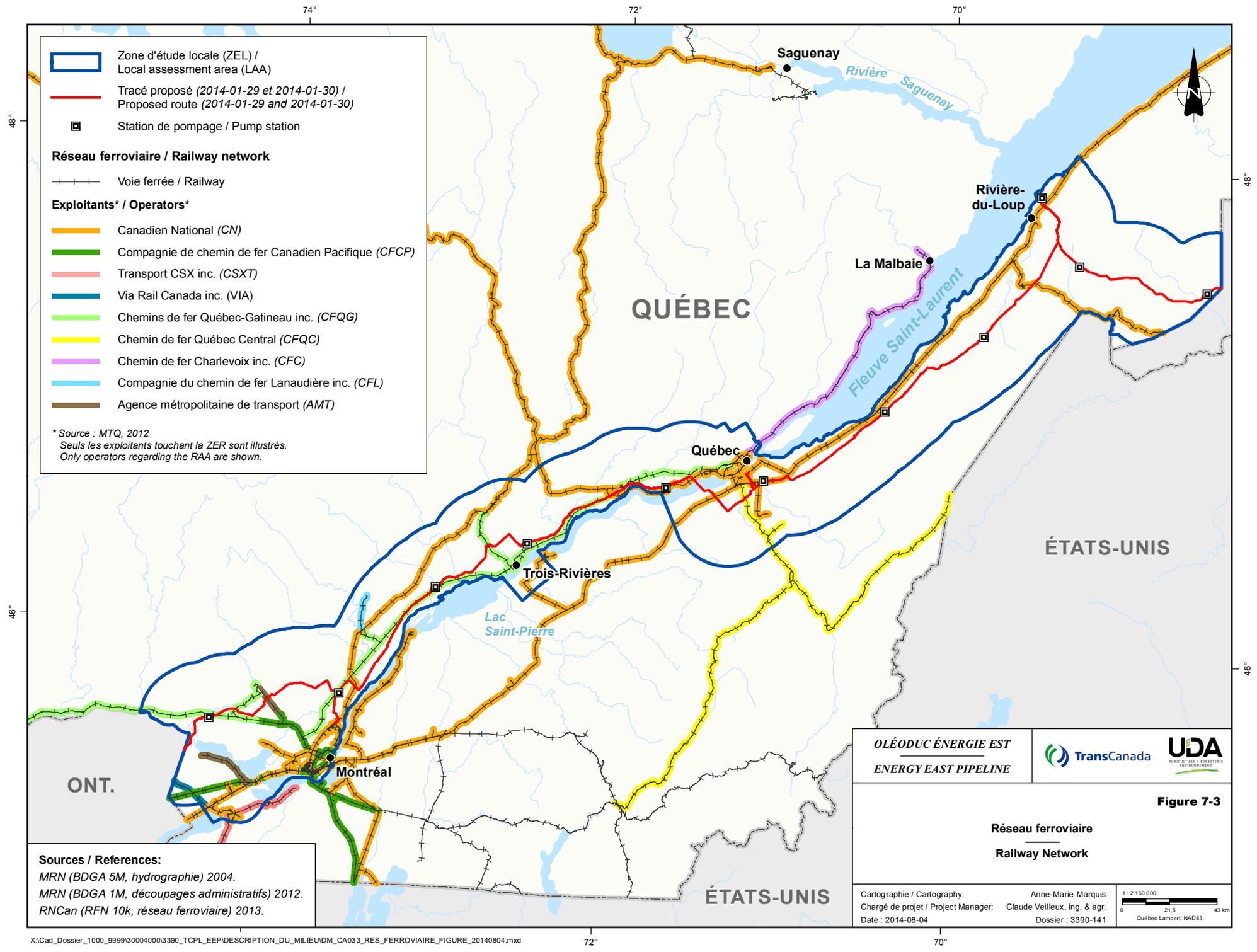


Figure 7-2
Réseau routier / Road Network 4/4



Zone d'étude locale (ZEL) / Local assessment area (LAA)
 [Blue outline box]

Tracé proposé (2014-01-29 et 2014-01-30) / Proposed route (2014-01-29 and 2014-01-30)
 [Red line]

Station de pompage / Pump station
 [Square with dot symbol]

Réseau ferroviaire / Railway network
 [Dashed line symbol] Voie ferrée / Railway

Exploitants* / Operators*

- [Orange line] Canadien National (CN)
- [Green line] Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP)
- [Pink line] Transport CSX inc. (CSXT)
- [Blue line] Via Rail Canada inc. (VIA)
- [Light green line] Chemins de fer Québec-Gatineau inc. (CFQG)
- [Yellow line] Chemin de fer Québec Central (CFQC)
- [Purple line] Chemin de fer Charlevoix inc. (CFC)
- [Cyan line] Compagnie du chemin de fer Lanaudière inc. (CFL)
- [Brown line] Agence métropolitaine de transport (AMT)

* Source : MTQ, 2012
 Seuls les exploitants touchant la ZER sont illustrés.
 Only operators regarding the RAA are shown.

Sources / References:
 MRN (BDGA 5M, hydrographie) 2004.
 MRN (BDGA 1M, découpages administratifs) 2012.
 RNCAN (RFN 10k, réseau ferroviaire) 2013.

OLÉODUC ÉNERGIE EST ENERGY EAST PIPELINE			
Figure 7-3			
Réseau ferroviaire Railway Network			
Cartographie / Cartography: Anne-Marie Marquis Chargé de projet / Project Manager: Claude Veilleux, ing. & agr.		1 : 2 150 000 	
Date : 2014-08-04		Dossier : 3390-141	

ANNEXE B

Tableau 7-B-1

Principaux centres d'hébergement

Tableau 7-B-1 Principaux centres d'hébergement dans la ZEL du pipeline

Municipalité	MRC	Hôtels / Motels		B&B		Chalet / autre location		Camping		Total Unités / Place
		n	unité	n	unité	n	unité	n	place	
RÉGION ADMINISTRATIVE DE LA MONTÉRÉGIE (2,689 UNITÉS DANS LA ZEL)										
Salaberry-de-Valleyfield	Beauharnois-Salaberry	5	215							215
Coteau-du-Lac	Vaudreuil-Soulanges	1	16			1	1	2	375	392
Hudson		1	9							9
Rigaud		5	111	1	5	1	4	2	737	857
Sainte-Justine-de-Newton								1	78	78
Sainte-Marthe		1	24	2	7					31
Saint-Lazare								1	308	308
Saint-Polycarpe								1	266	266
Vaudreuil-Dorion		6	278			1	1	2	254	533
RÉGION ADMINISTRATIVE DES LAURENTIDES (5,641 UNITÉS DANS LA ZEL)										
Brownsburg-Chatham	Argenteuil	2	23	1	3	3	4	1	243	273
Grenville-sur-la-Rouge		1	5	1	3	3	4	1	120	132
Harrington		1	15	1	5	4	18	1	46	84
Lachute		3	68	1	2					70
Mille-Isles						22	69			69
Saint-André-d'Argenteuil		1	10	1	2			1	82	94
Wentworth				1	5	3	3			8
Morin-Heights		3	41	2	19	4	23	1	116	199
Piedmont	4	95	1	5	2	3			103	
Sainte-Adèle	14	618	12	49	1	1			668	
Sainte-Anne-des-Lacs			1	1	5	5			6	
Saint-Sauveur	9	500	4	19	6	8			527	
Wentworth-Nord			1	3	16	23	2	168	194	
Prévost			1	3	1	3			6	
Sainte-Sophie	La Rivière-du-Nord							1	152	152
Saint-Hippolyte		1	40	1	2	1	1	1	96	139
Saint-Jérôme		9	368	1	3			2	377	748
Mirabel	Mirabel	3	37	2	7			4	958	1002
Deux-Montagnes	Deux-Montagnes					1	1			1
Oka				2	7					7
Pointe-Calumet								1	225	225
Saint-Eustache		3	135			1	1			136
Saint-Placide				1	5	1	1	1	119	125
Blainville		2	108							108
Bois-des-Filion				1	1					1
Rosemère	2	130			1	1			131	
Sainte-Anne-des-Plaines			1	2			2	431	433	

Tableau 7-B-1 Principaux centres d'hébergement dans la ZEL du pipeline

Municipalité	MRC	Hôtels / Motels		B&B		Chalet / autre location		Camping		Total Unités / Place
		n	unité	n	unité	n	unité	n	place	
RÉGION ADMINISTRATIVE DE LAVAL (1,596 UNITÉS DANS LA ZEL)										
Laval	Laval	17	1584	2	7	3	5			1596
RÉGION ADMINISTRATIVE DE MONTRÉAL (1,654 UNITÉS DANS LA ZEL)										
Montréal		147	381	58	217	57	153			751
Montréal Est	Montréal	11	876	8	27					903
RÉGION ADMINISTRATIVE DE LANAUDIÈRE (7,716 UNITÉS DANS LA ZEL)										
Mascouche	Les Moulins	1	50							50
Terrebonne		4	206					2	495	701
Saint-Alexis	Montcalm			1	4					4
Saint-Calixte		1	10	2	4	2	3	2	600	617
Sainte-Julienne								4	632	632
Saint-Liguori						1	1			1
Saint-Lin Laurentides		1	13			1	3	2	275	291
Saint-Roch-de-l'Achigan								1	210	210
Chertsey					1	1			1	47
Rawdon	Matawinie	3	31	2	5	7	27	4	1103	1166
Saint-Félix-de-Valois								5	1095	1095
Saint-Jean-de-Matha		3	111	1	3	10	13	1	35	162
Charlemagne	L'Assomption	1	36							36
L'Assomption		1	5	2	6					11
Repentigny		3	88							88
Saint-Sulpice				1	2			1	167	169
Crabtree	Joliette							1	148	148
Joliette		1	89	2	6	1	7			102
Notre-Dame-de-Lourdes				1	5					5
Notre-Dame-des-Prairies		1	23	1	2			1	99	124
Saint-Ambroise-de-Kildare				1	5	1	1			6
Saint-Charles-Borromée		3	63					1	60	123
Sainte-Mélanie		1	7					3	808	815
Saint-Paul								1	90	90
Saint-Thomas		1	12							12
Berthierville		2	63	2	9					72
Lanoraie		1	23					1	45	68
Mandeville	D'Au-tray	1	6	1	3	18	22	2	279	310
Saint-Barthélemy				2	7	1	1	1	406	414
Saint-Cuthbert				2	6					6

Tableau 7-B-1 Principaux centres d'hébergement dans la ZEL du pipeline

Municipalité	MRC	Hôtels / Motels		B&B		Chalet / autre location		Camping		Total Unités / Place
		n	unité	n	unité	n	unité	n	place	
Saint-Didace	D'Autray					2	2			2
Sainte-Élisabeth				1	3					3
Sainte-Geneviève-de-Berthier		1	5							5
Saint-Gabriel		2	17			3	6			23
Saint-Gabriel-de-Brandon					1	2	6	7	1	98
RÉGION ADMINISTRATIVE DE LA MAURICIE (7,403 UNITÉS DANS LA ZEL)										
Charette	Maskinongé			2	9	1	1			10
Louiseville		1	15	2	9			1	40	64
Saint-Alexis-des-Monts		5	198	3	13	7	17			228
Saint-Boniface				1	5	2	12	1	30	47
Saint-Édouard-de-Maskinongé								1	438	438
Saint-Élie-de-Caxton		2	38			6	9	2	231	278
Sainte-Ursule						1	5			5
Saint-Etienne-des-Grès		1	2	1	1			2	285	288
Saint-Mathieu-du-Parc		3	26	3	10	7	7	3	278	321
Saint-Paulin		1	88	1	5	1	3	1	121	217
Saint-Sévère				1	4					4
Yamachiche		2	35	1	2	1	1			38
Grandes-Piles		Mékinac	1	11	3	12	6	8		
Hérouxville				1	3	3	3			6
Saint-Tite				2	7			1	118	125
Shawinigan	Shawinigan	11	408	16	48	11	24	5	1019	1499
Trois-Rivières	Trois-Rivières	20	1127	11	44	5	15	7	1347	2533
Batiscan	Les Chenaux			1	3			1	40	43
Champlain				2	7					7
Notre-Dame-du-Mont-Carmel		1	7	1	4	1	1	2	367	379
Sainte-Anne-de-la-Pérade		2	19	2	7	2	3			29
Sainte-Geneviève-de-Batiscan				1	4	2	4	1	602	610
Saint-Luc-de-Vincennes				1	5					5
Saint-Narcisse								1	180	180
Saint-Prosper-de-Champlain		1	14	1	4					18
RÉGION ADMINISTRATIVE DU CENTRE-DU-QUÉBEC (270 UNITÉS DANS LA ZEL)										
Bécancour	Bécancour	5	157	1	2	2	2	2	109	270

Tableau 7-B-1 Principaux centres d'hébergement dans la ZEL du pipeline

Municipalité	MRC	Hôtels / Motels		B&B		Chalet / autre location		Camping		Total Unités / Place
		n	unité	n	unité	n	unité	n	place	
RÉGION ADMINISTRATIVE DE LA CAPITALE NATIONALE (13,511 UNITÉS DANS LA ZEL)										
Cap-Santé	Portneuf	1	20	3	9	1	1			30
Deschambault-Grondines		4	48	3	11	3	12			71
Neuville				2	4	1	1	2	203	208
Pont-Rouge		1	18					1	252	270
Portneuf		1	22	1	3	2	3	1	500	528
Saint-Alban				1	3	1	2			5
Saint-Basile						1	1			1
Saint-Casimir		1	32	2	6					38
Sainte-Christine-d'Auvergne						35	35			35
Saint-Léonard-de-Portneuf						1	3			3
Saint-Marc-des-Carières		1	19	1	3					22
Saint-Raymond		6	86	1	2	13	19	1	210	317
Saint-Ubalde		1	8	1	5			1	472	485
L'Ancienne-Lorette	Québec	10	716			1	1			717
Québec		114	8518	75	209	14	31	4	739	9497
Saint-Augustin-de-Desmaures				1	3	1	20	2	195	218
Wendake		1	55	2	6					61
Fossambault-sur-le-Lac	La Jacques-Cartier					3	3	1	211	214
Lac-Beauport		2	151							151
Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier		1	88							88
Saint-Gabriel-de-Valcartier		2	26	3	10	4	18			54
Stoneham-et-Tewkesbury		2	65	2	7	25	83	2	343	498
RÉGION ADMINISTRATIVE DE CHAUDIÈRE- APPALACHES (7,142 UNITÉS DANS LA ZEL)										
Dosquet	Lotbinière			1	4	2	2			6
Laurier-Station		2	37							37
Saint-Antoine-de-Tilly		1	31	2	10	1	6			47
Saint-Apollinaire		2	43	1	3			2	916	962
Sainte-Agathe-de-Lotbinière						1	1			1
Sainte-Croix		2	13			1	1	1	289	303
Saint-Sylvestre				1	3	2	4			7
Sainte-Marie	La Nouvelle-Beauce	2	72	1	3	1	1			76
Saint-Isidore						1	1			1
Saint-Lambert-de-Lauzon								1	104	104
Scott				2	9	1	11	1	147	167
Lévis	Lévis	16	885	12	49	11	23	8	1077	2034

Tableau 7-B-1 Principaux centres d'hébergement dans la ZEL du pipeline

Municipalité	MRC	Hôtels / Motels		B&B		Chalet / autre location		Camping		Total Unités / Place	
		n	unité	n	unité	n	unité	n	place		
Armagh	Bellechasse	1	6			2	2			8	
Beaumont								1	213	213	
La Durantaye				1	1					1	
Notre-Dame-Auxiliatrice-de-Buckland					3	10	3	9			19
Saint-Damien-de-Buckland			1	8	2	6	2	2			16
Sainte-Claire			1	6							6
Saint-Anselme					1	4					4
Saint-Gervais					1	4					4
Saint-Henri			2	15			2	4			19
Saint-Malachie			1	4	1	2	1	1	1	68	75
Saint-Michel-de-Bellechasse					1	5	2	2	3	231	238
Saint-Nérée-de-Bellechasse							1	1			1
Saint-Philémon							18	50	1	149	199
Saint-Raphael			1	6			1	1	1	150	157
Saint-Vallier							1	1	1	170	171
Berthier-sur-Mer	Montmagny	2	18	5	18					36	
Cap-Saint-Ignace				3	9	2	13			22	
Montmagny			7	247	5	13	2	2	2	543	805
Notre-Dame-du-Rosaire					1	4					4
Sainte-Apolline-de-Patton							1	9	1	72	81
Saint-Paul-de-Montminy			2	45			2	4			49
L'Islet	L'Islet	3	29	2	9	5	21	1	137	196	
Saint-Aubert						2	2			2	
Saint-Cyrille-de-Lessard			1	5						5	
Sainte-Perpétue			2	9			2	2			11
Saint-Jean-Port-Joli			8	194	4	16	7	26	2	398	634
Saint-Marcel			1	5			1	1			6
Saint-Roch-des-Aulnaies			1	10	1	4	3	3	1	398	415
RÉGION ADMINISTRATIVE DU BAS-SAINT-LAURENT (4,469 UNITÉS DANS LA ZEL)											
Kamouraska	Kamouraska	3	42	7	26	10	11			79	
La Pocatière			2	41	1	3				44	
Mont-Carmel			1	7			1	1	1	211	219
Rivière-Ouelle					1	2	8	8	1	238	248
Saint-Alexandre-de-Kamouraska			2	28	1	4			1	117	149
Saint-André			1	6	2	9			1	79	94
Saint-Denis							2	2			2
Sainte-Anne-de-la-Pocatière			1	52							52

Tableau 7-B-1 Principaux centres d'hébergement dans la ZEL du pipeline

Municipalité	MRC	Hôtels / Motels		B&B		Chalet / autre location		Camping		Total Unités / Place	
		n	unité	n	unité	n	unité	n	place		
Sainte-Hélène	Kamouraska			1	4					4	
Saint-Germain						1	1			1	
Saint-Joseph-de-Kamouraska						1	1			1	
Saint-Pacôme		1	14	2	9	1	1			24	
Saint-Pascal		2	39	1	4					43	
Cacouna	Rivière-du-Loup			2	6	2	2			8	
L'Isle-Verte		1	20	4	15	2	2			37	
Notre-Dame-du-Portage		2	102	3	14	7	7			123	
Rivière-du-Loup		17	859	5	18	2	2	2	266	1145	
Saint-Antonin		1	16					2	350	366	
Saint-Épiphane						1	1			1	
Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup				1	2	1	1			3	
Saint-Modeste								1	84	84	
Notre-Dame-des-Neiges		Les Basques	1	3			5	5	1	224	232
Saint-Clément							1	1			1
Saint-Jean-de-Dieu								1	30	30	
Auclair	Témiscouata							1	100	100	
Dégelis		2	76	1	5	1	1	1	72	154	
Packington								1	33	33	
Pohénégamook		3	33	1	3	7	42	1	53	131	
Rivière-Bleue		1	3	1	3	1	1			7	
Saint-Honoré-de-Témiscouata		1	12			1	12	1	55	79	
Saint-Jean-de-la-Lande						1	1			1	
Saint-Juste-du-Lac						1	1	1	45	46	
Saint-Louis-du-Ha! Ha!				1	2	1	5	1	65	72	
Saint-Marc-du-Lac-Long								1	29	29	
Saint-Michel-du-Squatec		1	7			2	7	1	35	49	
Saint-Pierre-de-Lamy								1	34	34	
Témiscouata-sur-le-Lac		13	159	2	9	10	23	5	553	744	
TOTAL		603	21 769	376	1 295	506	1 119	163	27 908	52 091	
NOTES : n = nombre total d'établissements unité = chambre (non spécifiée dans la liste des <i>Chalet/autres locations</i>) place = site individuel de camping											
SOURCES : Bonjour Québec, 2013-2014. Conseil de développement du camping au Québec, 2013. Ministère du Tourisme du Québec, 2013. Office du tourisme de Québec 2012.						Tourisme Bas Saint-Laurent, 2012. Tourisme Chaudière-Appalaches, 2012. Tourisme Lanaudière, 2012. Tourisme Laurentides, 2012. Tourisme Mauricie, 2012. Tourisme Montérégie, 2012.					