

## 17 INFRASTRUCTURES ET SERVICES

### 17.1 Portée de l'évaluation

Cette section de l'évaluation environnementale et socio-économique du complexe maritime de Cacouna évalue les effets socio-économiques potentiels sur les infrastructures et les services du terminal maritime, du terminal de réservoirs et du pipeline d'interconnexion. Les effets de l'oléoduc et des structures connexes sont évalués au Volume 3.

Les infrastructures et les services sont retenus comme composante valorisée (CV) car les activités du projet, la circulation routière et la présence de travailleurs sont susceptibles d'accroître la demande de services et d'infrastructures de la région, notamment en ce qui a trait à l'hébergement, aux services communautaires et au transport.

La portée de l'évaluation est fondée sur :

- les orientations du Guide de dépôt de l'Office national de l'énergie, (ONÉ) 2014-01 (ONÉ, 2014) (plus particulièrement le tableau A-3, qui donne des orientations relatives aux éléments socio-économiques, notamment les infrastructures et les services);
- la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, 2012 (LCEE 2012)
- les enjeux et les préoccupations soulevés par les intéressés ou le grand public;
- la taille potentielle (intensité) et la durée probable des effets du projet;
- l'expérience de TransCanada Pipelines Limited (TransCanada) relative à des projets similaires par le passé, y compris les mesures d'atténuation prises;
- le jugement professionnel des praticiens de l'évaluation.

Un examen préalable des effets socio-économiques potentiels du projet effectué à la lumière de ces facteurs (voir la section 17.3) a permis de déterminer les variables relatives aux infrastructure et aux services qui doivent être évaluées davantage (voir la section 17.5). La présentation des données de référence et l'analyse des effets résiduels sont centrées sur ces variables (voir les sections 17.2 et 17.5).

Les limites temporelles de l'évaluation correspondent à la construction et à l'exploitation du projet.

Les limites spatiales de l'évaluation ont été déterminées en fonction des habitudes et du temps de navettage quotidiens régionaux. La zone d'étude locale (ZEL) englobe toutes les communautés situées à une distance en automobile de 50 km du site du projet (voir la figure 17-1). Une attention particulière est portée à la municipalité de Cacouna et à la ville de Rivière-du-Loup en raison de leur proximité du projet et du rôle de Rivière-du-Loup comme centre administratif et de service régional de la région administrative du Bas-Saint-Laurent (RABSL). La RABSL chapeaute huit municipalités régionales de comté (MRC), qui sont responsables des activités liées à l'urbanisme et au développement, à la gestion de l'eau, à l'élimination des déchets et à la protection contre les incendies. La ZEL chevauche quatre des huit MRC de la RABSL soit Rivière-du-Loup, Les Basques, Témiscouata et Kamouraska.

Aucune zone d'étude régionale (ZER) ne s'applique à la présente évaluation puisque ses limites coïncident avec celles de la ZEL.

Les limites administratives qui peuvent influencer sur l'évaluation incluent les limites définies des municipalités, des réserves des Premières nations et les limites régionales et de service pour les fournisseurs d'infrastructure et de services, notamment de services de soins de santé, de police et d'urgence.

### **17.1.1 Exigences réglementaires québécoises**

Il n'y a aucune exigence réglementaire québécoise en ce qui a trait aux infrastructures et aux services.

## **17.2 Sommaire des données de référence**

### **17.2.1 Approche et méthodologie**

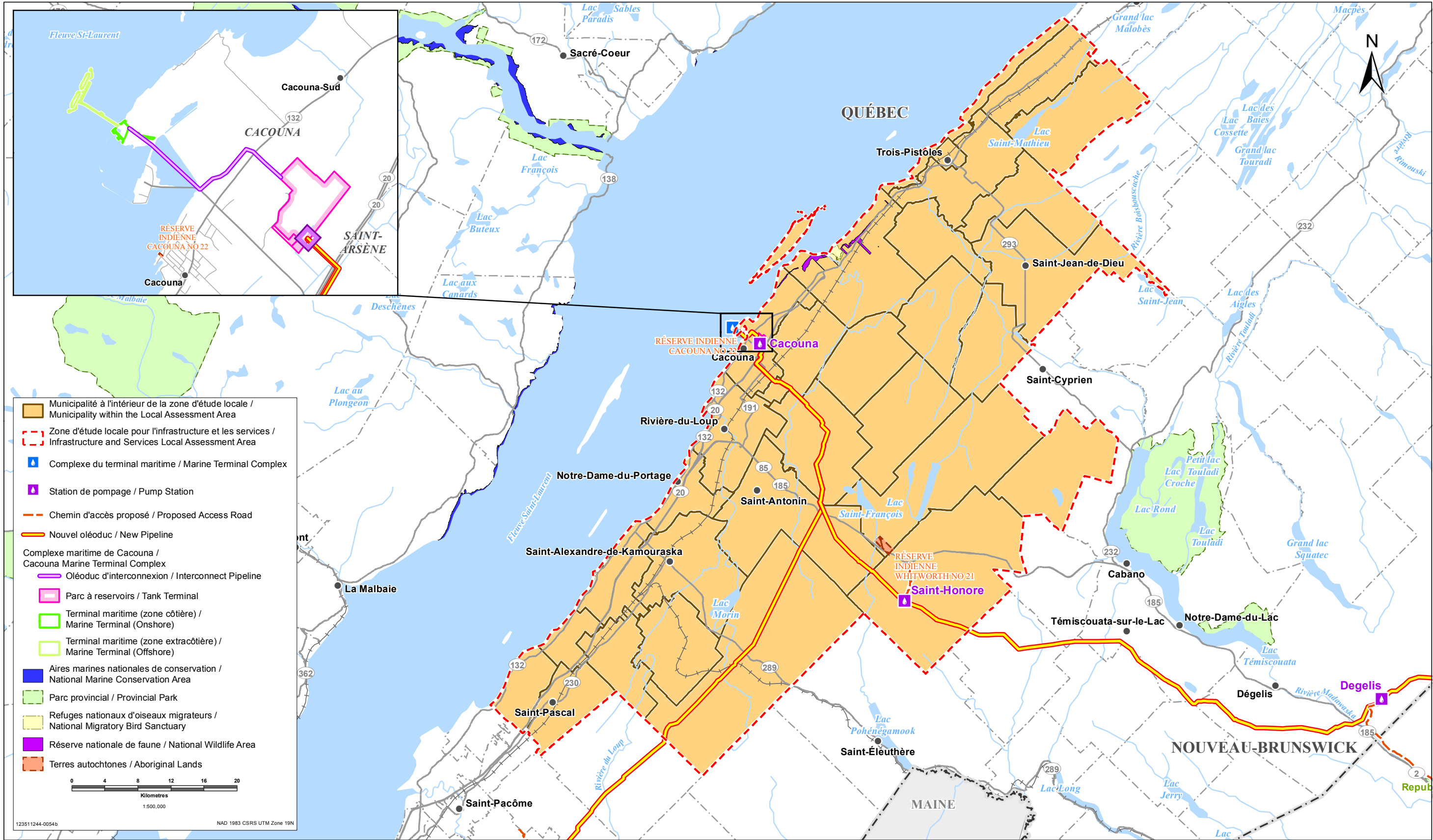
Les données de référence ont été obtenues auprès de plusieurs sources, notamment :

- des sources gouvernementales, comme Statistique Canada (p. ex., l'Enquête nationale auprès des ménages), le ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS), le ministère des Transports du Québec (MTQ) et l'Agence de la santé et des services sociaux du Bas-Saint-Laurent (ASSSBSL);
- des sources de l'industrie, y compris des statistiques sur les hôtels et les motels, ainsi que les demandes réglementaires relatives à d'autres projets de pipeline;
- des entrevues avec des répondants clés;
- des consultations effectuées par Oléoduc Énergie Est Ltée (Énergie Est) auprès de communautés potentiellement touchées.

Les données de référence ont été recueillies pour les infrastructures et les services évalués plus en profondeur à la section 17.5. Les informations sont recueillies et fournies si elles sont pertinentes à la compréhension des effets du projet et nécessaires à la mise en contexte des effets résiduels du projet.

### **17.2.2 Aperçu des conditions de référence**

La section suivante donne un aperçu des conditions de référence concernant les logements, les services de santé, d'urgence et de police de même que le transport dans la ZEL. Un aperçu des conditions de base sur la population et les conditions économiques de la ZEL figure à la section 16-2.



- Municipalité à l'intérieur de la zone d'étude locale / Municipality within the Local Assessment Area
- Zone d'étude locale pour l'infrastructure et les services / Infrastructure and Services Local Assessment Area
- Complexe du terminal maritime / Marine Terminal Complex
- Station de pompage / Pump Station
- Chemin d'accès proposé / Proposed Access Road
- Nouvel oléoduc / New Pipeline
- Complexe maritime de Cacouna / Cacouna Marine Terminal Complex
  - Oléoduc d'interconnexion / Interconnect Pipeline
  - Parc à réservoirs / Tank Terminal
  - Terminal maritime (zone côtière) / Marine Terminal (Onshore)
  - Terminal maritime (zone extracôtière) / Marine Terminal (Offshore)
- Aires marines nationales de conservation / National Marine Conservation Area
- Parc provincial / Provincial Park
- Refuges nationaux d'oiseaux migrateurs / National Migratory Bird Sanctuary
- Réserve nationale de faune / National Wildlife Area
- Terres autochtones / Aboriginal Lands

0 4 8 12 16 20  
Kilometres  
1:500,000

123511244-0054b NAD 1983 CSRS UTM Zone 19N



PROJET D'OLÉODUC ÉNERGIE EST / ENERGY EAST PIPELINE PROJECT

## Zone d'étude locale - Québec / Local Assessment Area - Québec

Sources : Les données spécifiques à ce projet sont fournies par TransCanada Pipelines Limited. Les données de base sont fournies par les gouvernements du Canada, du Québec et du Nouveau-Brunswick. / Sources: Project data provided by TransCanada Pipelines Limited. Base data provided by the Governments of Canada, Québec, and New Brunswick.

Avis de non-responsabilité : Cette carte sert à titre d'illustration pour appuyer ce projet Stantec. Les questions peuvent être adressées à l'agence émettrice. / Disclaimer: This map is for illustrative purposes to support this Stantec project; questions can be directed to the issuing agency.

PRÉPARÉ PAR / PREPARED BY  
**Stantec**

PRÉPARÉ POUR / PREPARED FOR  
**TransCanada**  
IN ASSOCIATION WITH

FIGURE N° / NO  
**17-1**

Dernière modification / Last Modified: 02/28/2014 par / updated by: [unreadable]



### 17.2.2.1 Logement

La ZEL se trouve dans une région populaire pour le tourisme, particulièrement l'été. Par conséquent, elle comporte un nombre relativement important d'installations d'hébergement temporaire. Les données et la planification en matière de tourisme sont gérées au niveau de la MRC, laquelle recueille les statistiques sur l'hébergement temporaire, y compris les hôtels, les motels, les gîtes touristiques, les sites de véhicules récréatifs (VR) et les terrains de camping ainsi que d'autres types d'hébergement de courte durée.

Parmi les quatre MRC chevauchées par la ZEL, la MRC de Rivière-du-Loup compte le plus grand nombre d'installations d'hébergement temporaire, de chambres et de sites. En mars 2014, on y comptait 36 hôtels, motels, auberges, gîtes touristiques et autres types d'hébergement, pour un total de 1 450 chambres. Sur ces dernières, 457 chambres étaient disponibles sur une base saisonnière. On comptait aussi cinq parcs de VR et terrains de camping, offrant 706 emplacements de VR et de camping (Tourisme Rivière-du-Loup, s.d.). Ces endroits ne sont ouverts que l'été. Le tableau 17-1 donne un aperçu des installations d'hébergement temporaire disponibles dans la ZEL, par MRC.

On ne prévoit pas de nouvelles constructions d'hôtel ou de motel dans la ZEL au cours des prochaines années (Boucher, 2014, com. pers.; Dumont-Bédard, 2014, com. pers.; Rioux, 2014, com. pers.).

**Tableau 17-1 Installations d'hébergement temporaire par municipalité régionale de comté**

MRC	Nombre total de chambres	Chambres saisonnières <sup>1</sup>	Emplacements de VR et de camping
Rivière-du-Loup	1450	457	706
Les Basques	138	26	723
Témiscouata	28	0	25
Kamouraska	203	63	202
NOTE :			
<sup>1</sup> Les chambres saisonnières sont incluses dans le nombre total de chambres.			
SOURCES : Tourisme Rivière-du-Loup, s.d.; Boucher, 2014; CLD des Basques, s.d.; Tourisme Kamouraska, s.d.; Tourisme Témiscouata, s.d.			

La ville de Rivière-du-Loup est la municipalité de la ZEL qui compte le plus grand nombre d'installations d'hébergement temporaire, soit 1 281 chambres et 266 emplacements de camping (Tourisme Rivière-du-Loup, s.d.). Ces chambres se retrouvent dans les hôtels, les motels, les auberges, les gîtes touristiques, les unités d'un hôtel de long séjour pour les travailleurs, les résidences du *Cégep de Rivière-du-Loup* et trois centres de congrès. En 2012, la Ville a investi 20 millions de dollars dans ses centres de congrès dans le cadre de son plan visant à attirer davantage de voyageurs d'affaires dans le secteur (Dionne 2014, com. pers.). Environ 940 chambres sont disponibles toute l'année (Tourisme Rivière-du-Loup, s.d.). Les installations saisonnières d'hébergement temporaire sont généralement disponibles de mai à octobre (Tourisme Rivière-du-Loup, s.d.). Dans la municipalité de Cacouna elle-même, il y a un hôtel pour

travailleurs mobiles comptant 75 chambres ainsi qu'un gîte touristique offrant deux chambres en saison (Tourisme Rivière-du-Loup, s.d.).

Les taux d'occupation des logements temporaires sont disponibles seulement pour la RABSL et non par municipalité. Les taux d'occupation sont plus élevés de juillet à septembre et plus faibles de décembre à mars. En 2013, les taux d'occupation ont atteint 59 % en juillet et 69 % en août, une baisse par rapport à l'été précédent où ils avaient atteint 64 % en juillet et 71 % en août (Tourisme Bas-Saint-Laurent, 2014). Les taux d'occupation de la RABSL varient d'une année à l'autre, mais ils ont été relativement stables au cours des cinq dernières années.

### **17.2.2.2 Services de santé et services d'urgence**

#### **SERVICES DE SOINS DE SANTÉ**

Le MSSS administre la plupart des services de santé et services sociaux financés par l'État dans la province, notamment les services de soins de santé, les services pour les enfants, les jeunes et les aînés ainsi que les services de lutte contre la toxicomanie et de santé mentale. Les réseaux de services régionaux dans la ZEL sont administrés par l'Agence de la santé et des services sociaux (ASSS) pour la région de santé du Bas-Saint-Laurent<sup>1</sup> (RSBSL). Le réseau régional se subdivise en réseaux de services sociaux qui correspondent aux limites des huit MRC composant la région de santé. Les services de santé et sociaux de chaque MRC sont coordonnés par les centres de santé et de services sociaux (CSSS).

En décembre 2012, il y avait 140 omnipraticiens par 100 000 habitants dans la RSBSL, soit davantage que le taux provincial de 114 par 100 000 habitants (Statistique Canada, 2013b). Toutefois, le ratio pour les spécialistes s'établissait à 104 médecins spécialistes par 100 000 habitants, ce qui est inférieur au ratio provincial de 117 par 100 000 habitants (Statistique Canada, 2013b). Ces statistiques sont compatibles avec la tendance canadienne à la concentration des spécialistes dans les grands centres urbains.

La ZEL compte deux hôpitaux, qui fournissent des soins d'urgence jour et nuit, à savoir le Centre hospitalier régional du Grand-Portage (CHRGP), situé à Rivière-du-Loup, et le Centre hospitalier Trois-Pistoles (CHTP), situé à Trois-Pistoles. Le CHRGP est un hôpital régional qui fournit toute la gamme des services de soins d'urgence et de soins primaires. Le CHTP est un hôpital local offrant des services de soins primaires et de soins de longue durée. Hormis ces deux hôpitaux, trois CSSS et neuf centres locaux de services communautaires (CLSC) se trouvent dans la ZEL. Les CLSC offrent généralement des services médicaux ou infirmiers s'ajoutant aux services sociaux. Ils sont situés dans les municipalités suivantes : L'Isle-Verte, Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, Rivière-du-Loup, Saint-Épiphanie, Trois-Pistoles, Saint-Clément, Saint-Jean-de-Dieu, Saint-Alexandre-de-Kamouraska et Saint-Pascal. Dans certaines municipalités de la ZEL, on retrouve aussi des regroupements de médecins de famille et des cliniques offrant des consultations et des soins primaires (voir le tableau 17-2).

Le CSSS de Rivière-du-Loup fournit des soins généraux de santé physique et mentale dans la MRC de Rivière-du-Loup de même que pour les trois MRC environnantes. En avril 2014, il n'y avait aucun

---

<sup>1</sup> La RSBSL a les mêmes limites administratives que la RABSL et comprend les MRC de Rivière-du-Loup, de Kamouraska, de Témiscouata, de Les Basques, de Rimouski-Neigette, de La Mitis, de Matane et de La Matapédia.

problème important de capacité de prestation de services de soins de santé. Il a été signalé que le manque de financement constituait un obstacle à l'embauche d'un plus grand nombre d'omnipraticiens dans les CSSS. On estimait qu'en avril 2014, sept autres omnipraticiens étaient requis pour les services de salle d'urgence (Lévesque, 2014, com. pers.). Les délais d'attente afférents aux services de soins de santé se situent généralement dans les délais prescrits par le MSSS, sauf dans le cas des délais d'attente au service de l'urgence du CHRGP, lesquels sont parfois plus longs que les délais prescrits (Lévesque, 2014, com. pers.).

**Tableau 17-2 Services de soins de santé dans la ZEL**

Lieu	Services de soins de santé et hôpitaux
<b>Municipalité régionale de comté de Rivière-du-Loup</b>	
Cacouna	Clinique médicale Cacouna
L'Isle-Verte	Centre local de services communautaires (CLSC) Rivières et marées (Centre de service)
Notre-Dame-des-Sept-Douleurs	Point de service du CLSC Rivières et marées (Centre de service) Dispensaire Notre-Dame-des-Sept-Douleurs
Notre-Dame-du-Portage	Aucun
Rivière-du-Loup	Centre Hospitalier Régional du Grand Portage (145 lits spécialisés et pour soins de courte durée) Centre de santé et de services sociaux (CSSS) de Rivière-du-Loup CLSC Rivières et marées (centre de service) Clinique médicale St-Ludger Clinique médicale Frontenac
Saint-Antonin	Aucun
Saint Arsène	Aucun
Saint-Épiphane	CLSC Rivières et marées (centre de service)
Saint-François-Xavier-de-Viger	Aucun
Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup	Aucun
Saint-Modeste	Aucun
Saint-Paul-de-la-Croix	Aucun
<b>Municipalité régionale de comté de Les Basques</b>	
Notre-Dame-des-Neiges	Aucun
Saint-Clément	CLSC des Basques (centre de service)
Sainte-Françoise	Aucun
Saint-Éloi	Aucun
Saint-Jean-de-Dieu	CLSC des Basques (centre de service)
Saint-Mathieu-de-Rioux	Aucun

**Tableau 17-2 Services de soins de santé dans la ZEL**

Lieu	Services de soins de santé et hôpitaux
Saint-Simon	Aucun
Trois-Pistoles	Centre Hospitalier Trois-Pistoles (5 lits de soins de courte durée) CSSS des Basques CLSC des Basques (centre de service principal)
<b>Municipalité régionale de comté de Témiscouata</b>	
Saint-Honoré-de-Témiscouata	Clinique médicale Saint-Honoré
Saint-Pierre-de-Lamy	Aucun
<b>Municipalité régionale de comté de Kamouraska</b>	
Kamouraska	Aucun
Picard	Aucun
Saint-Alexandre-de-Kamouraska	CLSC Les Aboiteaux (centre de service)
Saint-André-de-Kamouraska	Aucun
Sainte-Hélène	Aucun
Saint-Germain	Aucun
Saint-Joseph-de-Kamouraska	Aucun
Saint-Pascal	CSSS de Kamouraska CLSC Les Aboiteaux (centre de service) Clinique médicale Saint-Pascal
SOURCES : ASSSBSL (2013); CRÉBSL (2013).	

### **SERVICES AMBULANCIERS**

Les services ambulanciers de la ZEL sont coordonnés par l'ASSSBSL, qui est chargée de les sous-traiter aux compagnies d'ambulance et d'en assurer le suivi. Quatre sociétés d'ambulance desservent la ZEL (voir le tableau 17-3). La Coopérative des paramédics du Grand-Portage (ASSSBSL, 2014) fournit des services paramédicaux dans la zone de Rivière-du-Loup, qui englobe toutes les communautés situées dans la MRC de Rivière-du-Loup. Les services ambulanciers dans la zone de Rivière-du-Loup sont jugés adéquats, disposant d'une capacité suffisante pour répondre aux besoins actuels (Hudon, 2014, com. pers.). Le délai d'intervention moyen à Cacouna en janvier 2013 s'établissait à 16 minutes et 27 secondes, soit une amélioration comparativement aux 17 minutes et 41 secondes enregistrées en janvier 2012 (Hudon, 2014, com. pers.).

Les services ambulanciers fonctionnent généralement bien dans la ZEL, mais la capacité dans la zone de Trois-Pistoles est parfois insuffisante. Notre-Dame-des-Sept-Douleurs est la seule communauté de la ZEL qui n'est pas desservie par un service ambulancier régulier. Puisqu'elle se situe sur une île, les premiers intervenants locaux doivent transporter les patients par avion local ou tout-terrain permettant de



traverser le pont de glace en hiver, pour que ceux-ci soient ensuite transportés par ambulance (Hudon, 2014, com. pers.).

**Tableau 17-3 Services ambulanciers dans la ZEL**

Service ambulancier	Emplacement de la station	Zone desservie
Coopérative des paramédics du Grand-Portage	Ville de Rivière-du-Loup	695 km <sup>2</sup> , incluant les municipalités de Rivière-du-Loup, de Notre-Dame-du-Portage, de Cacouna, de Saint-Arsène, de Saint-Antonin, de Saint-Modeste et de Saint-Épiphanie
Ambulances Kamouraska-Est enr.	Saint-Alexandre-de-Kamouraska	Saint-Alexandre-de-Kamouraska, Saint-André-de-Kamouraska et Saint-Joseph-de-Kamouraska
Service ambulancier Daniel Caron	Saint-Pascal	Saint-Pascal
Ambulances de Rimouski inc.	Rimouski	Trois-Pistoles
SOURCES : Coopérative de développement régional Bas-Saint-Laurent/Côte-Nord (2013); Corporation de développement économique et communautaire de Saint-Alexandre-de-Kamouraska (s.d.); ASSSBSL (2014).		

**SERVICES DE PROTECTION CONTRE L'INCENDIE**

Parmi les 30 municipalités qui composent la ZEL, 16 ont leurs propres services de lutte contre l'incendie. Saint-Honoré et Saint-Pierre-de-Lamy partagent un service commun. Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, Notre-Dame-du-Portage, Saint-Modeste et Notre-Dame-des-Neiges comptent sur les communautés voisines pour obtenir des services de protection contre l'incendie, et six municipalités, sur les services intermunicipaux de protection contre l'incendie (voir le tableau 17-4). Des accords d'entraide entre les municipalités renforcent le niveau du service en cas d'urgences excédant la capacité d'un des services municipaux ou intermunicipaux (CRÉBSL, 2012, *Le Saint-Laurent Portage* 2012). Ces accords d'entraide franchissent souvent les frontières des MRC. Certains services municipaux d'incendie dans la ZEL sont dirigés par des professionnels, tandis que d'autres sont dirigés et appuyés par des bénévoles.

**Tableau 17-4 Services d'incendie dans la ZEL<sup>1</sup>**

Service d'incendie	Municipalité desservie	Effectif
Service d'incendie de Cacouna	Cacouna	20 pompiers
Service d'incendie de L'Isle-Verte	L'Isle-Verte Notre-Dame-des-Sept-Douleurs <sup>2</sup>	16 pompiers
Sécurité incendie Rivière-du-Loup	Rivière-du-Loup Notre-Dame-du-Portage Saint-Modeste	58 pompiers
Service de sécurité incendie de Saint-Antonin	Saint-Antonin	23 pompiers
Service d'incendie de Saint-Arsène	Saint-Arsène	13 pompiers

**Tableau 17-4 Services d'incendie dans la ZEL<sup>1</sup>**

Service d'incendie	Municipalité desservie	Effectif
Service de sécurité incendie de Saint-Épiphane	Saint-Épiphane	19 pompiers
Service d'incendie de Saint-François-Xavier-de-Viger	Saint-François-Xavier-de-Viger	n.d.
Service de sécurité incendie de Saint-Hubert	Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup	18 pompiers
Service d'incendie de Saint-Paul-de-la-Croix	Saint-Paul-de-la-Croix	12 pompiers
Caserne 51 de Trois-Pistoles	Notre-Dame-des-Neiges Trois-Pistoles	21 pompiers
Service de sécurité incendie de Saint-Clément	Saint-Clément	n.d.
Service de sécurité incendie de Sainte-Françoise	Sainte-Françoise	n.d.
Service des incendies de la municipalité de Saint-Éloi	Saint-Éloi	7 pompiers
Service de sécurité incendie de Saint-Jean-de-Dieu	Saint-Jean-de-Dieu	n.d.
Service de sécurité incendie de Saint-Mathieu-de-Rioux	Saint-Mathieu-de-Rioux	n.d.
Service de sécurité incendie de Saint-Simon	Saint-Simon	n.d.
Service d'incendie Saint-Honoré/Saint-Pierre-de-Lamy	Saint-Honoré-de-Témiscouata Saint-Pierre-de-Lamy	n.d.
Service intermunicipal de sécurité incendie de Saint-Pascal	Kamouraska Sainte-Hélène Saint-Pascal Saint-Germain	n.d.
Service d'incendie KamEst	Saint-Alexandre-de-Kamouraska Saint-André-de-Kamouraska Saint-Joseph-de-Kamouraska	s.d.
<p>NOTES :</p> <p><sup>1</sup> Le territoire non organisé de Picard est inhabité et aucune information n'était disponible.</p> <p><sup>2</sup> Le service de protection contre l'incendie n'est possible qu'à marée basse.</p> <p>n.d. chiffres non disponibles.</p>		
<p>SOURCES :</p> <p>Caserne 51 Trois-Pistoles (2014); Lebel (2013); Municipalité de Cacouna (2011); Municipalité de L'Isle-Verte (2013); Municipalité de Saint-Antonin (2014); Municipalité de Saint-Arsène (2013); Municipalité de Saint-Éloi (2013); Municipalité de Saint-Épiphane (2014); Municipalité de Saint-Paul-de-la-Croix (2012); Ville de Rivière-du-Loup (2013).</p>		

### **17.2.2.3 Services de police**

Les services de police des municipalités de la ZEL et de la RABSL sont assurés par la *Sûreté du Québec* (SQ)<sup>2</sup>, le corps de police provincial. On compte 484 policiers et 94 employés civils desservant l'ensemble de la RABSL. Quatre détachements de la SQ se trouvent dans la ZEL, chacun couvrant une MRC différente. En 2012, le détachement de la SQ pour la MRC de Rivière-du-Loup comptait 55 employés, dont 33 patrouilleurs (SQ, s.d. [a]). Le détachement de la SQ pour la MRC de Les Basques compte 15 employés, dont sept patrouilleurs (SQ, s.d. [b]). Vingt-huit employés, dont 17 patrouilleurs, constituent le détachement de la SQ pour la MRC de Témiscouata (SQ, s.d. [c]). Le détachement de la SQ desservant la MRC de Kamouraska compte 30 employés, dont 19 patrouilleurs (SQ, s.d. [d]).

En 2012, la RABSL a signalé au total 6 309 infractions au Code criminel, soit 3 157 infractions par 100 000 habitants, ce qui est inférieur au taux provincial de 4 216 infractions par 100 000 habitants (*ministère de la Sécurité publique (MSP), 2014*). Toutefois, les taux d'infractions au Code de la route (945 par 100 000 habitants), d'infractions liées aux drogues (272 par 100 000 habitants), d'autres infractions aux lois fédérales (28 par 100 000 habitants) et provinciales (95 par 100 000 habitants) dans la RABSL étaient tous supérieurs aux taux provinciaux (MSP, 2014).

L'indice de gravité de la criminalité (IGC) de Statistique Canada est un indicateur qui prend en compte le volume et la gravité des crimes déclarés par les services de police. En 2011, l'IGC de la ville de Rivière-du-Loup s'établissait à 58,0 (Statistique Canada, 2013c), soit un niveau inférieur à l'IGC de la province de Québec (73,5) et du Canada (76,6) pour la même année (Brennan, 2013).

---

<sup>2</sup> Au Québec, la Gendarmerie royale du Canada ne participe qu'aux enquêtes fédérales; elle n'assure pas les services de police auprès des communautés.

**Tableau 17-5 Données de référence sur la circulation pour les routes provinciales dans la ZEL**

Autoroute ou route	Description générale	Segment de transport	Débit journalier moyen annuel			Variation sur 5 ans (%)	Débit journalier moyen en été	Débit journalier moyen en hiver	Part de camionnage (%)
			2002	2007	2012	2007-2012	2012	2012	2012
20	Autoroute	De l'échangeur 507 à l'échangeur 514 à Cacouna	6 000	7 000	7 000	0	9 700	4 800	13
85	Autoroute	Du chemin Fraserville à l'autoroute 20 dans la ville de Rivière-du-Loup	4 400	5 100	5 700	11	7 900	3 900	34
185	Route nationale	De la route 2, à Saint-Honoré jusqu'au début de la surface de gravelle à Saint-Antoine	5 900	7 100	6 500	-9	9 000	4 400	n.d.
132	Route nationale	De la rue de l'Église à la route de l'Île à Cacouna	2 260	2 090	1 560 <sup>1</sup>	-34	2 170 <sup>1</sup>	1 060 <sup>1</sup>	13 <sup>1</sup>
289	Route régionale	De la rue de la Gare au rang Saint-Édouard à Saint-Alexandre	3 200	3 200	3 500	9	3 800	3 100	14
291	Route collectrice	De Saint-Épiphanie à la rue des Loisirs à Saint-Arsène	960	1 130	1 260	10	1 360	1 130	n.d.
293	Route régionale	Du chemin Taché ouest à la rue Rachelle à Saint-Jean-de-Dieu	1 120	1 030	1 060	3	1 150	950	15
295	Route collectrice	Du chemin de la Société est au début des zones urbaines à Saint-Jean-de-Dieu	820	750	820	9	890	740	n.d.
296	Route collectrice Ouest-est	De la fin des zones urbaines à la route 293 à Sainte-Françoise	840	750	740	-1	800	660	9
230	Route régionale Ouest-est	De la côte Bélanger à la rue Lebel Sud à Saint-Pascal	1 940	1 720	1 850	7	2 000	1 660	9
NOTES :									
<sup>1</sup> Données de 2010; aucune donnée disponible pour 2012.									
n.d. données non disponibles.									
SOURCE : MTQ (2013)									

### 17.2.2.4 Transports

Le MTQ est responsable d'environ 2 000 km de routes et d'autoroutes dans la RABSL, à l'exclusion des routes locales ou municipales, qui relèvent des municipalités. La ZEL compte plusieurs autoroutes et routes provinciales, y compris des routes régionales et des routes collectrices. Les principales routes de la ZEL sont l'autoroute 85, la route 185, l'autoroute 20 et la route nationale 132. Le tableau 17-6 présente une liste des autoroutes provinciales et des principales routes de la ZEL, de même que des informations de référence sur la circulation routière. En 2012, le débit journalier moyen annuel sur les principales routes de la ZEL se situait entre 740 et 7 000 véhicules par jour (MTQ, 2013a). Dans certains cas, il y avait d'importantes différences entre les débits hivernaux et estivaux (MTQ, 2013a). Les données historiques sur la circulation afférente à certains segments routiers dans la ZEL indiquent que les débits de circulation ont augmenté sur la plupart des routes provinciales de la ZEL. Entre 2007 et 2012, on constate une augmentation du volume du trafic routier de 0 % à 11 % sur les principaux axes routiers de la ZEL, sauf pour les routes 185, 132 et 296, où la circulation a diminué de 9 %, 34 % et 1 % respectivement (MTQ, 2013a). Ces diminutions découlaient vraisemblablement des travaux de construction liés au prolongement de l'autoroute 20 et à l'élargissement de la route 185. Le gouvernement provincial a exécuté ces deux projets afin de réduire la congestion routière.

**Tableau 17-6 Effets potentiels sur les infrastructures et les services**

Activités et travaux liés au projet	Effets potentiels		
	Demande accrue en hébergement	Demande accrue de services communautaires	Demande accrue de transports
<b>Construction</b>			
Construction du pipeline d'interconnexion <sup>1</sup>	✓	✓	✓
Construction de réservoirs, des installations terrestres et des infrastructures connexes, à l'exclusion du pipeline d'interconnexion	✓	✓	✓
Construction des infrastructures en mer <sup>1</sup>	✓	✓	✓
<b>Exploitation</b>			
Exploitation et entretien du pipeline d'interconnexion	✓	✓	✓
Exploitation et entretien des réservoirs, des installations côtières et des infrastructures connexes, à l'exclusion du pipeline d'interconnexion	✓	✓	✓
Chargement des pétroliers amarrés	✓	✓	✓
<b>Démantèlement et abandon<sup>2</sup></b>			
NOTES :			
✓ indique qu'une activité contribuera vraisemblablement à l'effet sur l'environnement.			
s.o. sans objet.			
<sup>1</sup> La construction comprend le développement et l'utilisation d'installations auxiliaires temporaires (p. ex., les sites de stockage, des zones de dévissage du train de sonde, des cours de stockage et des camps).			
<sup>2</sup> Pour les effets du démantèlement et de l'abandon, voir la section 8 du Volume 1.			

Le MTQ assure le suivi des conditions routières par région administrative. En 2012, 75,7 % du réseau routier provincial dans la RABSL était en bon état, soit légèrement en-dessous de la moyenne provinciale (78,4 %). Il s'agit d'une amélioration par rapport à 2005, alors que 61,1 % des routes provinciales de la région étaient en bon état (MTQ, 2013b).

En plus des principales routes et routes locales, un pont de glace relie la municipalité de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs sur l'Isle-Verte à la municipalité de l'Isle-Verte pendant l'hiver. Le pont de glace est ouvert pendant environ sept semaines au cours des mois de janvier et février, selon les conditions météorologiques. Lors des mois où le fleuve est libre de glace (de mai à novembre), un traversier permet aux résidents et aux touristes de traverser le détroit entre l'île et la côte. Un service d'hélicoptère assure la liaison durant la période de l'année où le traversier n'est pas en service et où le pont de glace n'est pas utilisable (Cusson, 2014, com. pers.). Le pont de glace est sensible aux changements dans l'accumulation des glaces, qui peuvent être influencés par la fluctuation des courants, les conditions météorologiques et l'état de la glace.

## 17.3 Effets potentiels du projet

### 17.3.1 Effets potentiels

Les effets potentiels du projet ont été déterminés à la lumière du jugement professionnel, de l'expérience et des consultations publiques et réglementaires avec les parties prenantes. Le tableau 17-6 présente la liste des effets potentiels sur les infrastructures et les services. Pour les effets du démantèlement et de la cessation d'exploitation, voir la section 8 du Volume 1.

Afin de centrer l'évaluation sur les questions les plus importantes, un examen préalable des effets potentiels du projet sur les infrastructures et les services a été effectué à la lumière des facteurs suivants :

- les orientations présentées dans le Guide de dépôt de l'ONÉ (plus particulièrement le tableau A-3) et la LCEE 2012;
- les enjeux et les préoccupations soulevés par les parties prenantes ou le grand public au sujet du projet ou de projets antérieurs similaires;
- la taille potentielle (intensité) et la durée probable des effets du projet;
- l'expérience de TransCanada relativement à des projets similaires par le passé, y compris les mesures d'atténuation et autres mesures de gestion prises;
- le jugement professionnel des praticiens de l'évaluation.

Les effets sur le logement, les transports, les infrastructures et les services communautaires, notamment les services de police, de soins de santé et d'urgence, d'éducation et de loisirs de même que d'élimination des déchets ont été pris en compte.

Compte tenu de cet examen préalable, les effets suivants sont traités plus loin dans la présente section :

- effets sur l'hébergement :
  - les travailleurs mobiles nécessaires pour la construction du projet feront croître la demande de logements dans la région. La phase de construction étant de courte durée, elle entraînera surtout

- une augmentation de la demande pour les infrastructures d'hébergement temporaire, tels les terrains de camping, les hôtels et les motels locaux;
- les enjeux liés aux infrastructures d'hébergement pour les travailleurs, y compris la possibilité de mettre en place des camps de travailleurs, sont souvent soulevés par les parties prenantes ou le grand public dans le cas de projets industriels;
  - effets sur les services communautaires suivants :
    - services de police :
      - les activités de construction peuvent occasionner des incidents sur place qui nécessitent le recours aux services de police locaux (p. ex., dans le cas d'une intervention d'urgence);
      - la présence de travailleurs mobiles nécessaires à la construction du projet peut se traduire par une demande accrue pour les services de police locaux dans les communautés avoisinantes;
      - le transport des matériaux, de l'équipement et des travailleurs pendant la construction et l'exploitation augmentera la circulation routière et risque de contribuer à la diminution de la sécurité routière, ce qui pourrait entraîner des accidents de la route pouvant nécessiter l'intervention des services de police locaux;
      - les activités, la circulation et la présence de travailleurs liées à l'exploitation du projet peuvent entraîner une utilisation accrue des services de police;
      - la possibilité d'une demande accrue pour les services de police locaux est une préoccupation fréquemment soulevée par les municipalités et les régions concernées;
    - services de santé:
      - les activités de construction peuvent occasionner des incidents sur place qui nécessitent le recours aux services de santé locaux;
      - la présence des travailleurs mobiles nécessaires à la construction du projet peut se traduire par une demande accrue pour les services de santé locaux dans les communautés avoisinantes (p. ex., en raison de l'utilisation des services de santé des communautés locales);
      - le transport des matériaux, de l'équipement et des travailleurs pendant la construction et l'exploitation augmentera la circulation routière et risque de contribuer à la diminution de la sécurité routière, ce qui pourrait entraîner des accidents de la route pouvant nécessiter l'utilisation des services de santé des communautés locales;
      - les activités, la circulation et la présence de travailleurs liées à l'exploitation du projet pourraient se traduire par une utilisation accrue des services de santé;
      - la possibilité d'un accès réduit aux services de santé locaux par les résidents est une préoccupation fréquemment soulevée par les parties prenantes ou le grand public dans le cas de projets industriels, particulièrement dans les plus petites communautés;
    - les services d'urgence (service d'incendie et services ambulanciers):
      - les activités de construction peuvent occasionner des incidents sur place (p. ex., des incendies et des blessures) qui nécessitent le recours aux services d'urgence locaux;

- la présence des travailleurs mobiles nécessaires à la construction du projet peut se traduire par une demande accrue pour les services d'urgence locaux dans les communautés avoisinantes (utilisation des services d'urgence des communautés locales);
- le transport des matériaux, de l'équipement et des travailleurs pendant la construction et l'exploitation augmentera la circulation routière et risque de contribuer à la diminution de la sécurité routière, ce qui pourrait entraîner des accidents de la route pouvant nécessiter l'utilisation des services d'urgence des communautés locales;
- les activités, la circulation et la présence de travailleurs liées à l'exploitation du projet pourraient se traduire par une utilisation accrue des services d'urgence;
- la possibilité d'un accroissement de la demande des services d'urgence locaux est une préoccupation soulevée fréquemment par les municipalités et les régions concernées;
- effets sur les infrastructures routières:
  - le transport des matériaux, de l'équipement et des travailleurs pendant la construction et l'exploitation augmentera le volume de trafic routier sur les réseaux locaux, ce qui pourrait se traduire par une augmentation du temps de déplacement et une diminution de la sécurité routière;
  - le transport des matériaux, de l'équipement et des travailleurs pendant la construction et l'exploitation pourrait nécessiter des modifications aux réseaux routiers locaux (p. ex., la construction de routes d'accès);
  - le volume de trafic routier, les temps de déplacement et la sécurité routière sont des préoccupations fréquemment soulevées par les parties prenantes ou le grand public dans le cas de projets industriels.

En se basant sur des expériences passées et sur des avis d'experts, il appert que les effets socio-économiques suivants peuvent être limités à un niveau acceptable au moyen de pratiques d'exploitation standards et/ou de pratiques de gestion exemplaires ou codifiées. Aucune autre évaluation n'est nécessaire.

- Croisement du projet avec les services publics existants (p. ex., pipelines et lignes d'électricité). Les renseignements à ce sujet figurent au Volume 1. Ces croisements seront abordés dans le cadre de pourparlers entre Oléoduc Énergie Est Ltée (Énergie Est) et les autorités responsables des services publics (p. ex., les autorités municipales et locales et les entreprises privées offrant les services publics). Les exigences de permis et d'autorisation seront confirmées au fil de la planification et de la conception du projet.
- Effets sur les infrastructures de gestion des matières résiduelles. On estime que la demande associée au projet en matière de gestion des matières résiduelles sera négligeable ou de faible intensité et de courte durée durant la phase de construction. Compte tenu de l'expérience acquise et du jugement professionnel, il est possible d'assurer le maintien des effets résultants à des niveaux acceptables au moyen de pratiques de construction standards et/ou de l'application de pratiques de gestion, notamment :
  - confirmer que les installations locales et régionales ont la capacité d'accepter les matières résiduelles et recyclables avant le début de la phase de construction du projet dans une zone;



- élaborer un plan de gestion des matières résiduelles pour les activités de construction;
  - s'engager à transporter et à éliminer toutes les matières résiduelles conformément à la réglementation provinciale et fédérale;
  - mettre en place un système de traitement des eaux usées pour les camps de construction du projet, au besoin;
  - lorsque les besoins du projet ne peuvent facilement être comblés par les installations existantes, évaluer d'autres sources d'approvisionnement en eau ou de sites pour la gestion des eaux usées et des matières résiduelles en collaboration avec les autorités locales et régionales, conformément aux exigences locales en matière de délivrance des permis;
  - installer des conteneurs à déchets appropriés pour les déchets solides non dangereux à chaque site de construction ;
  - installer des conteneurs pour le recyclage de divers produits (p. ex. le papier et l'aluminium) aux sites de construction et aux camps et assurer le transport de ces conteneurs aux centres de recyclage appropriés;
  - assurer la collecte régulière des matières résiduelles au chantier de construction en faisant appel à des sociétés locales qualifiées ayant des installations permettant la gestion des matières résiduelles et détenant les permis appropriés; et
  - poursuivre les consultations et le partage d'information relative au projet avec les autorités, les fournisseurs de services et les entreprises de la région et identifier les lacunes dans les services et les enjeux au fur et à mesure qu'ils se présentent.
- Effets sur les infrastructures et les services de loisirs et d'éducation. On estime que la demande associée au projet en matière de services de loisirs et d'éducation sera d'une intensité négligeable à faible et de courte durée, au cours de la construction. Les travailleurs mobiles de la construction affectés au projet auront peu d'occasions d'utiliser les services de loisirs et d'éducation de la région en raison des horaires de travail par quarts (p. ex., des journées de 11 heures, 6 jours par semaine). Énergie Est et ses entrepreneurs communiqueront et coordonneront avec les communautés locales et les fournisseurs de services locaux afin de déterminer si les travailleurs auront accès aux installations de loisirs locales et à quel titre. Les entrepreneurs renseigneront également les travailleurs sur les installations récréatives les moins utilisées afin de limiter l'accès aux installations les plus en demande et dont la capacité restante est restreinte. Des installations de loisirs et de divertissement de base seront également aménagées sur place dans les camps de travailleurs afin de favoriser le bien-être physique et mental des travailleurs et de réduire l'utilisation par ces derniers des installations publiques situées à proximité. Compte tenu de l'expérience acquise et du jugement professionnel, il est possible de maintenir ces effets à des niveaux acceptables.
  - Effets du projet sur les infrastructures et les services de transport ferroviaire. Les plans d'exécution du projet prévoient que les tuyaux, les matériaux de construction et le matériel destiné aux installations soient acheminés par rail et par camion vers des lieux d'entreposage stratégiques situés dans la ZEL. L'utilisation du rail pour la livraison des tuyaux dépendra de la quantité de tuyaux nécessaires, des infrastructures de transport dans la ZEL et de leur capacité et du calendrier des besoins du projet en matière de tuyaux, de matériaux de construction et de matériel destiné aux installations. Il y a des

voies ferrées servant au transport de marchandises dans la ZEL. Énergie Est et ses entrepreneurs communiqueront avec les compagnies ferroviaires afin de confirmer la capacité ferroviaire, la disponibilité des voies d'évitement et les horaires, et discuter des enjeux potentiels liés à l'expédition des tuyaux par rail. On estime que l'augmentation du trafic ferroviaire occasionnée par le projet par rapport à la capacité ferroviaire et aux volumes de fret existants sera négligeable à faible.

- Effets sur les infrastructures et les services de transport aérien. Les plans d'exécution du projet ne prévoient pas employer la méthode du « fly-in / fly-out ». Il est probable que la plupart des travailleurs mobiles (soit les personnes qui travailleront au-delà de la distance raisonnable de déplacement quotidien domicile-travail) se déplaceront à l'aide de leur propre véhicule. Si des travailleurs mobiles ont à voyager par avion, ils utiliseront des vols commerciaux à partir d'aéroports régionaux ayant la capacité suffisante de répondre à la hausse marginale de la demande générée par le projet. L'aéroport régional le plus près du complexe maritime de Cacouna se trouve à plus d'une heure et demie en voiture. Par conséquent, on ne prévoit pas que les travailleurs utiliseront beaucoup l'aéroport pour avoir accès au chantier.
- Effets sur les infrastructures et les services portuaires. La construction au port de Gros-Cacouna et le transport de l'équipement et des matériaux de construction par navire au port pourront avoir une incidence sur la capacité de ce dernier d'offrir des services à d'autres navires ou d'en permettre l'amarrage. Toutefois, compte tenu du nombre relativement restreint de navires utilisant le port de Gros-Cacouna, de la présence de nombreuses installations portuaires le long du Saint-Laurent, et des infrastructures routières et ferroviaires importantes reliant les divers ports, on estime que le projet n'entraînera pas de hausse significative de l'utilisation des infrastructures et des services portuaires, ni de diminution marquée de la capacité existante d'offrir ces services.
- Effets sur le pont de glace. La construction des composantes extracôtières du terminal maritime sera réalisée à l'aide de barges et de remorqueurs. Compte tenu de la taille relativement réduite de ces navires et de la distance entre le terminal maritime et le pont de glace de l'Isle-Verte, les activités de construction au large des côtes ne devraient pas limiter l'accumulation de glace en amont.

### 17.3.2 Sommaire

Le tableau 17-7 résume les effets potentiels, les paramètres mesurables et la raison de la sélection de chaque paramètre mesurable pour la CV infrastructures et services. Aucun indicateur clé n'est associé à cette CV.

Les effets associés à la construction analysés dans la présente section sont évalués en considérant la présence d'un camp des travailleurs prévu actuellement dans la région de Cacouna, qui servira aux fins suivantes :

- la construction du complexe maritime;
- la construction du pipeline et de la station de pompage dans l'Est du Québec.

On estime actuellement que la main d'œuvre qui logera au camp des travailleurs sera en moyenne de 1 000 à 1 500 travailleurs, mais le camp de Cacouna sera construit de façon à accueillir entre 3 000 et 3 500 travailleurs en période de pointe. Entre le quart et la moitié de la force de travail sera affecté à la construction du complexe maritime.

L'évaluation qui suit prend en compte les effets du complexe maritime et de la main-d'œuvre qui y est affectée; il y est en outre présumé que le camp des travailleurs sera situé près de Cacouna. Les conclusions de cette évaluation devraient être applicables à l'ensemble de l'effectif logé au camp des travailleurs, en supposant l'application des mesures d'atténuation et de gestion recommandées figurant à la section 17.4.

La localisation du camp des travailleurs par rapport aux communautés avoisinantes aura une incidence sur les effets socio-économiques prévus pour ce dernier. La localisation du camp des travailleurs de Cacouna n'a pas encore été déterminée. La décision finale sera prise en fonction des consultations menées auprès de communautés potentiellement touchées; elle contribuera donc à éclairer la discussion et l'évaluation des effets socio-économiques associés au camp des travailleurs. L'évaluation des effets du camp des travailleurs et, par conséquent, des effets sur les infrastructures et les services devra donc être mise à jour lorsque les détails relatifs au camp des travailleurs auront été arrêtés.

Énergie Est entend communiquer régulièrement avec les parties prenantes en leur donnant des préavis des plans du projet et en assurant le suivi continu des mesures d'atténuation et autres mesures de gestion, suite à son engagement envers les fournisseurs locaux d'infrastructures et de services.

**Tableau 17-7 Effets potentiels et paramètres mesurables pour les infrastructures et les services**

Effet potentiel du projet	Raisons de l'inclusion de l'effet potentiel du projet dans l'évaluation	Paramètre(s) mesurable(s)	Raison du choix du paramètre mesurable
Demande accrue en hébergement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les travailleurs mobiles nécessaires à la construction du projet feront croître la demande en hébergement dans la région. La phase de construction étant de courte durée, elle entraînera surtout une augmentation des besoins en hébergement temporaire, notamment des terrains de camping, des hôtels et des motels locaux.</li> <li>• Les enjeux liés à l'hébergement des travailleurs, y compris la possibilité de la mise en place d'un camp des travailleurs, sont souvent soulevés par les parties prenantes ou le grand public dans le cas de projets industriels.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Unités de logement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les unités de logement disponibles permettent de satisfaire à la demande d'hébergement (p.ex., chambres d'hôtel/de motels, et emplacements de camping).</li> </ul>
Demande accrue de services communautaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'effectif affecté à la construction du projet pourrait avoir recours aux services communautaires, notamment les services de santé, d'urgence et de police.</li> <li>• Les activités de construction peuvent occasionner des incidents qui nécessitent le recours aux services communautaires, notamment aux services de santé, d'urgence et de police.</li> <li>• Le transport du matériel, de l'équipement et des travailleurs augmentera la circulation routière, ce qui pourrait se traduire par une diminution de la sécurité routière, susceptible d'entraîner des accidents de la route pouvant nécessiter l'utilisation des services communautaires, notamment des services de santé, d'urgence et de police.</li> <li>• Les activités d'exploitation, la circulation et la présence de travailleurs pourraient se traduire par une utilisation accrue des services communautaires, notamment des services de santé, d'urgence et de police.</li> <li>• La possibilité d'une demande accrue pour les services communautaires, notamment les services locaux de santé, d'urgence et de police, est une préoccupation soulevée fréquemment par les parties prenantes ou le grand public dans le cas de projets industriels, particulièrement dans les plus petites communautés.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Taille de la population/de la main-d'œuvre</li> <li>• Demandes associées au projet visant les infrastructures et les services et modifications à ces derniers</li> <li>• Capacité des fournisseurs de services et des infrastructures</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les variations de la population et de la main-d'œuvre sont les premiers effets d'un Projet à se faire sentir sur les infrastructures et les services.</li> <li>• Les demandes visant les infrastructures et les services déterminent la nature des effets du projet.</li> <li>• La capacité des fournisseurs de services et des infrastructures est une indication de la capacité de ces derniers à faire face aux effets du projet.</li> </ul>

**Tableau 17-7 Effets potentiels et paramètres mesurables pour les infrastructures et les services**

<b>Effet potentiel du projet</b>	<b>Raisons de l'inclusion de l'effet potentiel du projet dans l'évaluation</b>	<b>Paramètre(s) mesurable(s)</b>	<b>Raison du choix du paramètre mesurable</b>
Demande accrue de transports	<ul style="list-style-type: none"><li>• Le transport de matériaux, d'équipement et de travailleurs nécessaires à la construction pourrait se traduire par une utilisation accrue des infrastructures de transport.</li><li>• Le transport de matériaux, d'équipement et de travailleurs nécessaires à l'exploitation pourrait se traduire par une utilisation accrue des infrastructures de transport.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Modifications des volumes et des caractéristiques du trafic</li><li>• Capacité du réseau de transport</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Les volumes et les caractéristiques du trafic déterminent les effets du projet.</li><li>• La capacité du réseau de transport est liée à l'habileté du réseau de faire face aux effets du projet.</li></ul>

## 17.4 Mesures d'atténuation et autres mesures

Les mesures d'atténuation et de gestion indiquées au tableau 17-8 sont recommandées afin de réduire les effets potentiels du projet sur les infrastructures et les services pendant la construction et l'exploitation.

**Tableau 17-8 Mesures d'atténuation et autres mesures recommandées pour les infrastructures et les services**

Effets potentiels	Mesures d'atténuation et autres mesures de gestion	Résultats attendus
Demande accrue en hébergement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consulter les autorités locales, les fournisseurs de services et les entreprises et assurer la coordination relativement au logement des ouvriers et cerner les lacunes ou enjeux potentiels relatifs au logement.</li> <li>• Aménager (ou confier cette tâche à un fournisseur existant) des camps pour héberger les travailleurs qui participent à la construction, au besoin (voir la section 7.5.1). Ces camps de travailleurs seront : <ul style="list-style-type: none"> <li>• utilisés conformément aux lois et aux règlements locaux et provinciaux pertinents;</li> <li>• conçus pour réduire le besoin d'utiliser les services des communautés environnantes;</li> <li>• aménagés le plus tôt possible compte tenu des exigences relatives aux permis et à la logistique;</li> <li>• fonctionnels sept jours par semaine et accessibles aux travailleurs les jours de congé;</li> <li>• coordonnés avec les travaux de construction. Les travailleurs seront relocalisés dans les camps de travailleurs dès que ceux-ci seront fonctionnels.</li> </ul> </li> <li>• Inciter les travailleurs à utiliser des terrains de camping et des véhicules récréatifs (VR) pour leur hébergement.</li> <li>• Prioriser l'embauche de main d'œuvre locale, en tenant compte de la disponibilité, du coût et de la qualité de la main-d'œuvre.</li> <li>• Considérer la répartition des congés des travailleurs lors de la planification de la construction, dans la mesure du possible.</li> <li>• Échelonner le début des travaux préliminaires de construction par région, si possible.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gérer les demandes d'hébergement associées au projet.</li> </ul>
Demande accrue de services communautaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Élaborer et mettre en œuvre 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 l'incendie et d'autres éléments.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réagir rapidement et adéquatement aux situations d'urgence pouvant se produire sur les lieux.</li> <li>• Créer un environnement de travail sécuritaire.</li> <li>• Prévenir et prendre en charge les incidents reliés à la santé et à la sécurité (p. ex., les blessures) qui touchent les travailleurs du projet.</li> </ul>

**Tableau 17-8 Mesures d'atténuation et autres mesures recommandées pour les infrastructures et les services**

Effets potentiels	Mesures d'atténuation et autres mesures de gestion	Résultats attendus
<p>Demande accrue de services communautaires (suite)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Embaucher des personnes aptes à donner les premiers soins (ou plus) sur place et prévoir des véhicules pour le transport des travailleurs blessés sur le chantier et aux camps de travailleurs.</li> <li>• Donner aux membres de l'équipe de gestion des travaux une formation standard en premiers soins.</li> <li>• 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.</li> <li>• 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.</li> <li>• Appliquer une politique de tolérance zéro en ce qui concerne l'usage des drogues et de l'alcool qui incorpore la Politique d'Énergie Est sur l'utilisation de l'alcool et des drogues à l'intention des entrepreneurs.</li> <li>• Au besoin, élaborer et mettre en œuvre des plans de gestion pour les camps des travailleurs 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 des camps de travailleurs facilitent le travail des services de police locaux.</li> <li>• Doter les camps de travailleurs de matériel médical de base et/ou de premiers soins ainsi que de personnel.</li> <li>• 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 communautés où les travailleurs seront hébergés et aux endroits où les camps de travailleurs temporaires seront aménagés.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduire les effets potentiels de la construction et de l'exploitation du projet sur les services d'urgence et de santé régionaux.</li> </ul>
<p>Demande accrue liée au transport</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pendant l'exécution du projet, maintenir un dialogue ouvert avec les autorités concernées pour l'évaluation de l'état des routes et des problèmes de circulation associés au projet.</li> <li>• Dans le cadre de la planification de la circulation, envisager des études des effets du trafic dans les zones critiques.</li> <li>• Faire une étude sur les effets des déplacements des pétroliers durant la phase d'exploitation sur le pont de glace de l'Île-Verte. Si des effets sont identifiés, collaborer avec des intervenants locaux afin de mettre au point un plan de gestion afin de maîtriser ces effets sur le transport entre l'Île-Verte et la rive sud du Saint-Laurent.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduire le volume de trafic quotidien et le nombre d'incidents potentiels liés à la circulation associés au projet.</li> <li>• Déterminer les effets de l'exploitation sur le pont de glace de l'Île-Verte et, au besoin, maintenir la liaison entre l'Île-Verte et la rive sud du Saint-Laurent.</li> </ul>

**Tableau 17-8 Mesures d'atténuation et autres mesures recommandées pour les infrastructures et les services**

Effets potentiels	Mesures d'atténuation et autres mesures de gestion	Résultats attendus
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Faire livrer les matériaux en dehors des heures de pointe du matin et du soir.</li> <li>• Élaborer et mettre en œuvre un plan de transport qui précise, entre autres, les principales routes d'accès, les interdictions saisonnières visant l'utilisation des routes, les améliorations des routes permanentes le long des routes d'accès au site, la signalisation, notamment par drapeau, aux points d'accès à l'emprise.</li> <li>• La circulation engendrée par le projet sera limitée à des routes désignées, aux routes d'accès temporaires ou permanentes et à la ZDP.</li> <li>• 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.</li> <li>• Avant le début des travaux, faire appel aux médias locaux, comme les journaux et les stations de radio, et aux mises à jour par courriel pour annoncer la localisation et le calendrier des travaux.</li> <li>• Communiquer avec les autorités locales au sujet des plans de gestion du trafic lié au projet de construction.</li> <li>• Inciter les entrepreneurs chargés de la construction du pipeline d'interconnexion, du terminal de réservoirs et du terminal maritime à utiliser des autobus pour transporter la plus grande partie des travailleurs jusqu'au chantier du projet.</li> <li>• 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.</li> </ul>	

## 17.5 Détermination de l'importance des effets résiduels

### 17.5.1 Critères de classification des effets résiduels

Le tableau 17-9 présente les critères appliqués pour déterminer les effets résiduels du projet sur les infrastructures et les services.



**Tableau 17-9 Critères de classification des effets – Infrastructure et services**

Critère		Définitions	
Type	Tendance des effets prévus à long terme	Positif	Effet positif comparativement à l'état de référence
		Négatif	Effet négatif comparativement à l'état de référence
		Mixte	Effets positifs et négatifs comparativement à l'état de référence
Intensité	Modification prévue d'un paramètre mesurable ou d'une variable par rapport au scénario de base	Faible	Effet léger comparativement à l'état de référence
		Modérée	Effet modéré comparativement à l'état de référence
		Élevée	Effet élevé comparativement à l'état de référence
Étendue géographique	Zone géographique dans laquelle un effet donné devrait se produire	ZDP	Effet limité à la ZDP (c.-à-d., à l'emprise et à l'empreinte associées à la construction du pipeline, des routes d'accès temporaires ou permanentes et des installations connexes)
		ZEL	L'effet s'étend à la ZEL
		ZER	s.o.
Durée	Période pendant laquelle l'effet se fera sentir	Court terme	Effet d'une durée d'un an ou moins
		Moyen terme	Effet d'une durée d'un à cinq ans
		Long terme	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 qui se produit sporadiquement (et de façon intermittente) pendant la période à l'étude
		Événement multiple régulier	Effet qui se produit régulièrement et à répétition pendant la période à l'étude
		Continu	Effet qui se produit continuellement pendant la période à l'étude

**Tableau 17-9 Critères de classification des effets – Infrastructure et services**

Critère		Définitions	
Réversibilité	Probabilité qu'un paramètre mesurable se rétablisse d'un effet	Réversible	Compte tenu des mesures d'atténuation et de gestion proposées, l'effet de l'activité du projet n'entraînera pas de changement défavorable permanent
		Irréversible	Malgré les mesures d'atténuation et de gestion proposées, l'effet de l'activité du projet entraînera des changements défavorables permanents
Contexte écologique et socio-économique	Caractéristiques générales de la zone où le projet est réalisé	Faible	Région à population éparses ayant relativement peu de centres de services
		Moyen	Regroupement de secteurs à population éparses avec des centres urbains plus peuplés
		Élevé	Secteur à population dense ayant plusieurs centres urbains

### 17.5.2 Importance des effets résiduels

La présente évaluation tient compte des effets résiduels sur les infrastructures et les services après la mise en œuvre des mesures d'atténuation générale et des autres mesures de gestion. Un effet environnemental résiduel négatif sur les infrastructures et les services est considéré comme significatif lorsqu'il implique que la demande imposée aux infrastructures ou aux services excède leur capacité, de manière à ce que les niveaux de qualité des services sont inférieurs aux niveaux actuels de manière régulière, persistante et prolongée.

### 17.5.3 Demande accrue en hébergement

#### 17.5.3.1 Construction

Les travaux de construction du complexe maritime de Cacouna seront exécutés de 2016 à 2018. La main-d'œuvre sur place sera composée d'environ 430 travailleurs et devrait atteindre environ 750 travailleurs au troisième trimestre de 2017. À la lumière de l'expérience de TransCanada, jusqu'à 90 % des travailleurs de la construction pour le complexe maritime de Cacouna devraient être embauchés à l'extérieur de la ZEL.

Afin d'atténuer les effets à long terme liés à l'hébergement de cette importante main-d'œuvre dans la ZEL, on prévoit l'établissement d'un camp des travailleurs dans la région de Cacouna. Le camp des travailleurs sera fonctionnel pendant environ trois ans et pourra accommoder jusqu'à 3 500 travailleurs participant à la construction du complexe maritime de Cacouna ainsi que du pipeline. Le camp des travailleurs accueillera en moyenne 1 000 à 1 500 travailleurs.

Compte tenu du grand nombre d'options d'hébergement à proximité du site du projet, y compris 305 chambres dans des résidences pour travailleurs à Rivière-du-Loup et à Cacouna, les installations existantes pourront absorber la demande additionnelle, même si on tient compte des taux d'occupation estivaux. Les besoins en hébergement proviendront également des travailleurs en congé. Certains travailleurs pourraient décider de loger dans des logements de la ZEL plutôt qu'au camp des travailleurs. La mesure dans laquelle les travailleurs utiliseront ces logements dépendra de la durée de leur séjour dans la région, du prix relatif et de la disponibilité des logements. Pour combler cette demande, certains résidents pourraient décider de louer des chambres aux travailleurs mobiles afin d'obtenir une source de revenus temporaire. Cela servirait également à accroître le marché locatif local pendant une courte période. On ne s'attend pas à ce que l'effectif du projet influence le prix ou la disponibilité des logements à louer puisque le camp des travailleurs et l'hébergement disponible suffiront à loger ces travailleurs.

Sans le camp des travailleurs, le projet délogerait possiblement un grand nombre d'utilisateurs potentiels des motels, des hôtels et des gîtes du passant. La mise en place du camp des travailleurs exigera des discussions et une coordination préalables et continues avec les municipalités concernées.

### **17.5.3.2 Exploitation**

Le complexe maritime de Cacouna devrait employer une main d'œuvre d'environ 20 à 40 personnes à temps plein. Certains de ces postes devraient être comblés par des personnes de la région. En période d'exploitation, la main d'œuvre qui déménagera dans la région s'installera probablement à proximité du terminal, notamment à Cacouna (1 939 habitants), à Rivière-du-Loup (19 447 habitants) et dans d'autres petites communautés. Vu le petit nombre de personnes susceptibles de déménager dans la ZEL et la capacité existante du marché de l'habitation régional d'absorber ces migrants, l'augmentation de la demande sur le marché de l'habitation sera faible.

En ce qui concerne la valeur des propriétés, les études économiques sur les effets de l'activité industrielle sur la valeur des propriétés (p. ex., de Vor et de Groot, 2009; Boxall et al., 2005) indiquent que des effets négatifs et positifs peuvent être observés sur la valeur des propriétés. Les études ont mis en évidence :

- un effet négatif sur la valeur des propriétés (baisse des prix de 5 à 8 %) qui s'estompe à mesure que l'on s'éloigne du site industriel;
- que la création d'emplois liée aux activités industrielles peut atténuer les effets du projet sur la valeur des propriétés.

Cet effet compensateur s'explique par le désir des personnes de vivre à une distance raisonnable de leur lieu de travail, ce qui augmente la demande pour les propriétés locales.

### **17.5.3.3 Résumé**

En considérant les mesures d'atténuation et de gestion proposées, on s'attend à ce que l'effet résiduel sur l'hébergement soit positif. L'augmentation de la demande en hébergement pendant la construction sera une opportunité d'affaires pour les hôtels, les motels et les autres établissements locaux, y compris en saison morte. En phase d'exploitation, les employés qui s'établiront dans la région emménageront dans les logements disponibles.

## **17.5.4 Demande accrue de services communautaires**

### **17.5.4.1 Construction**

L'augmentation de la demande de services communautaires pourrait résulter des activités effectuées sur place ou de la présence de travailleurs mobiles dans la région pendant la construction du projet. Les effets du projet sur les services de soins de santé, d'urgence et de police devraient être plus marqués durant l'été 2017, pendant la période de pointe prévue pour la construction du complexe maritime de Cacouna; celle-ci ne devrait durer que quelques mois. Les fournisseurs de services de la région ont déjà desservi des petits groupes de travailleurs mobiles dans le cadre de travaux de construction routiers et de projets de centrales éoliennes, mais n'ont pas d'expérience relativement à des groupes importants et des camps de travailleurs de l'envergure du projet. Toutefois, les fournisseurs de services de la région ont de l'expérience devant l'afflux important de touristes durant l'été alors que le taux de criminalité et l'indice de sévérité des crimes pour la région demeurent sous la moyenne, le délai d'intervention des ambulanciers est court et les services de soins de santé régionaux sont en bon état, n'ayant pas de problème de capacité (Lévesque, 2014, comm. pers.).

Généralement, les préoccupations des communautés locales se rapportent à la sécurité, souvent liée à la consommation de drogues ou d'alcool (p. ex., conduite avec facultés affaiblies, troubles de la paix publique ou batailles dans les bars). Aucune preuve statistique n'établit que les travailleurs mobiles consomment plus ou moins de drogues et d'alcool que la population générale. Cependant, Parkins *et al* (2006) associent l'usage et l'abus de drogues et d'alcool aux activités de l'industrie des ressources extractives, qui se caractérisent par des emplois à revenus élevés, de courte durée et organisés en quarts de travail.

L'expérience acquise dans le cadre de projets industriels démontre que les communautés ont moins d'inquiétudes lorsque les promoteurs industriels et les entrepreneurs gèrent activement la conduite et les gestes de leurs ouvriers (Hutch, 2013, comm. pers.; Telus, 2013, comm. pers.). Plusieurs effets potentiels du projet seront réduits par Énergie Est à travers la mise en œuvre des mesures recommandées au tableau 17-8, notamment l'élaboration d'un plan d'intervention d'urgence, la formation des membres de l'équipe de gestion de la construction en premiers soins et l'application d'un code de conduite des travailleurs qui décrit les attentes de l'entreprise à l'endroit des employés et des entrepreneurs du projet. L'hébergement de la plupart des travailleurs de la construction dans un camp des travailleurs permettrait de réduire l'utilisation des infrastructures et des services locaux. Grâce aux efforts de collaboration et de planification entre Énergie Est, les entrepreneurs, les fournisseurs locaux de services de soins de santé et les services d'urgence et de police, la variation de la demande devrait être gérable. Après l'application

des mesures d'atténuation, l'intensité des effets résiduels du projet sur les services de soins de santé, d'urgence et de police locaux devrait être faible.

#### **17.5.4.2 Exploitation**

Les effets résiduels sur les services communautaires découlant de l'exploitation du projet devraient être négligeables en raison de la taille relativement petite de l'effectif de main d'œuvre pour l'exploitation du terminal de réservoirs et du terminal maritime et du fait que certains travailleurs proviendront de la ZEL.

#### **17.5.4.3 Résumé**

Les critères de classification de cet effet résiduel sont les suivants :

- L'effet est de type négatif pendant la construction puisque l'effectif de main d'œuvre et les activités du projet sont susceptibles d'augmenter la demande pour des services communautaires. L'effet est de type mixte pendant l'exploitation puisque l'augmentation permanente de la population liée aux nouveaux employés aura aussi pour effet compensateur le maintien des capacités des infrastructures et des services locaux (p. ex., augmentation du financement per capita, augmentation du bassin local de main-d'œuvre et de bénévoles).
- L'intensité est faible, à la lumière de la taille estimée de la main d'œuvre du projet, de la durée des activités de construction, de l'expérience et la capacité de la ZEL de prendre en charge de petits groupes de travailleurs mobiles et une augmentation saisonnière de population, de même que des mesures d'atténuation recommandées. La planification d'urgence, la formation des travailleurs en matière de santé et de sécurité, le personnel médical et de sécurité sur place ainsi que la collaboration continue avec les fournisseurs de services locaux permettront de limiter l'augmentation de la demande à des niveaux qui s'inscrivent dans la capacité des services locaux. L'intensité de l'effet résiduel en période d'exploitation est faible en raison du nombre relativement petit de travailleurs qui devraient s'établir dans la ZEL avec leurs familles et de la capacité et de l'état des services communautaires au sein de la ZEL.
- L'étendue géographique correspond à la ZEL. Les effets liés à la main d'œuvre du projet pendant la construction et l'exploitation toucheront principalement les centres de services où sont basés les travailleurs, particulièrement dans la ville de Rivière-du-Loup, qui se trouve à proximité du site du projet et constitue le centre de services régional.
- La durée de l'effet résiduel est à moyen terme et couvre toute la période de construction tandis qu'il est à long terme en période d'exploitation car la demande persistera aussi longtemps que la main d'œuvre du projet sera présente.
- La fréquence des effets résiduels varie et elle est multiple et irrégulière car les événements qui nécessiteront des services d'urgence, de soins médicaux et de protection dépassant la portée des ressources en place seront rares.
- L'effet est réversible, grâce à la mise en œuvre des mesures d'atténuation et de gestion.
- Le contexte socio-économique est modéré. Bien que la ZEL renferme en majeure partie des communautés à population éparse, la ville de Rivière-du-Loup – un centre de services important densément peuplé – est située relativement près du site du projet.

## 17.5.5 Demande accrue liée au transport

### 17.5.5.1 Construction

La construction du projet entraînera des effets résiduels sur le transport dans la ZEL en raison de perturbations temporaires de la circulation et de l'augmentation du trafic. Les activités de construction qui généreront de la circulation sont les suivantes :

- l'installation et le démontage des bureaux installés sur le terrain et des camps de travailleurs, notamment au début et à la fin des travaux;
- le déplacement des travailleurs au début et à la fin de la journée entre le chantier et les installations d'hébergement;
- le transport des tuyaux, des matériaux, de l'équipement et des fournitures aux chantiers et camps des travailleurs.

Certains des véhicules liés au projet qui circuleront sont des camions-remorques pour le transport des matériaux et des fournitures ainsi que des véhicules transportant des charges surdimensionnées de tuyaux, d'équipement et de remorques. En ce qui concerne le transport des matériaux et de l'équipement :

- les tuyaux et les matériaux de construction seront acheminés par train, par camion ou par bateau aux aires de stockage dans la ZEL, où les tuyaux seront déchargés puis transportés au chantier sur des remorques à plateau ou des barges prévues à cet effet pour l'installation maritime. Les aires de stockage seront situées à proximité de l'accès à la voie ferrée ou à la route revêtue, si possible.
- les équipements lourds de construction se déplaceront surtout dans l'emprise du pipeline d'interconnexion, les aires de construction du terminal de réservoirs et des composantes côtières du terminal maritime ainsi qu'entre le port existant et la composante extracôtière dans le cas du terminal maritime. Les équipements lourds de construction utiliseront seulement les voies publiques pendant la mobilisation et la démobilisation ainsi que pour le franchissement des routes et des obstacles inamovibles (terres humides, rivières et autoroutes). Du personnel de sécurité et des signaleurs dirigeront la circulation lorsque des équipements lourds de construction seront transportés sur une voie publique.

Les pointes de circulation associées au projet se produiront pendant la mobilisation et la démobilisation des bureaux sur le terrain et des camps des travailleurs, au début et à la fin du calendrier du projet. Des pointes de circulation seront aussi observées lors de la livraison de tuyaux et d'autres matériaux aux chantiers et au camp des travailleurs au début du projet et tout au long de la construction, de même que lors du navettage quotidien des travailleurs entre le chantier et leurs logements au camp de construction ou dans les communautés locales le matin (de 6 h à 7 h) et le soir (de 16 h à 19 h).

La circulation a augmenté légèrement sur de nombreuses routes dans la ZEL, tandis que l'état de la chaussée dans toute la RABSL s'est amélioré (voir la section 17.2.2.7). L'adhésion aux mesures d'atténuation proposées à la section 17.4, notamment l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de transport, permettra la réduction des perturbations de la circulation pendant la construction. Le plan de

transport préciserait, entre autres, les routes d'accès principales, les fermetures des routes saisonnières, les améliorations des routes permanentes le long des routes d'accès au site, la signalisation et le marquage aux voies d'accès à l'emprise. Afin de gérer l'augmentation du nombre de véhicules sur les routes locales causée par le projet, les entrepreneurs devront faire la promotion du recours aux véhicules à occupation multiple pour le transport des travailleurs entre les lieux d'hébergement et les sites du projet. Enfin, tous les conducteurs devront respecter la réglementation applicable sur la circulation routière, l'usage des routes et la sécurité afin d'atténuer les problèmes de sécurité du transport.

### **17.5.5.2 Exploitation**

Les déplacements associés aux travailleurs et aux livraisons vers ou à partir du terminal de réservoirs et du terminal maritime de Cacouna généreront un peu de circulation pendant l'exploitation. La perturbation de la circulation due au transport routier de machinerie et de matériaux lourds de grande taille sera minime. La circulation générée dans la ZEL par l'effectif relativement petit de main d'œuvre durant l'exploitation sera également minime. La phase d'exploitation pourrait avoir un effet sur le transport en raison de la circulation des navires, laquelle pourrait limiter l'accumulation de glace et réduire la capacité du pont de glace reliant l'Île-Verte à la rive sud du Saint-Laurent. En appliquant les mesures d'atténuation proposées, à savoir la préparation d'une étude des effets du projet sur le pont de glace et la collaboration entre Énergie Est et des intervenants locaux pour l'élaboration d'un plan de gestion visant à maintenir l'accès à l'île, l'intensité de l'effet résiduel de l'exploitation sur les infrastructures de transport sera faible.

### **17.5.5.3 Résumé**

Les critères de classification de cet effet résiduel sont les suivants :

- L'effet est de type négatif car le déplacement des travailleurs, de l'équipement et des matériaux fera augmenter la circulation routière pendant la construction et, dans une moindre mesure, pendant l'exploitation.
- L'intensité est modérée pendant la construction parce que de nombreux véhicules circuleront sur les routes conduisant au chantier pour le navettage de la main d'œuvre et le transport de l'équipement et du matériel. Si la phase d'exploitation perturbe le pont de glace entre l'Île-Verte et le continent, l'intensité de l'effet résiduel sur le transport demeurera faible puisque d'autres voies d'accès seront établies.
- L'étendue géographique correspond à la ZEL. Les effets sur le transport se feront sentir sur les routes importantes et les intersections dans les environs du site du projet, particulièrement près des sorties du site, mais aussi dans les communautés locales de la ZEL. Les effets résiduels sur le transport entre l'Île-Verte et le continent seraient locaux puisque le pont de glace se situe dans la ZEL.
- La durée est à moyen terme pendant la construction et à long terme pendant l'exploitation. Les effets résiduels de l'exploitation sur l'utilisation du pont de glace pour le transport seraient à long terme.
- La fréquence est continue avec des périodes de pointe et d'accalmie. L'augmentation de la demande en matière de transport causée par le navettage quotidien des travailleurs au site du projet pendant la construction suivra les horaires prévisibles de l'heure de pointe au début et à la fin de la journée de travail. Pendant la construction, la fréquence associée à l'augmentation de la demande en transport

lors des livraisons d'équipement et de matériel sera irrégulière et variera selon les besoins de la construction. S'il devait y avoir un effet sur le pont de glace, celui-ci serait continu mais seulement durant les mois où le pont de glace est en service.

- L'effet est réversible grâce à la mise en œuvre des mesures d'atténuation et de gestion recommandées.
- Le contexte socio-économique est moyen. Bien que la ZEL comprenne surtout une population éparse, un centre de services important et densément peuplé se trouve près du site du projet.

Grâce à l'application de mesures d'atténuation et de gestion, les effets négatifs potentiels sur les infrastructures et les services ne devraient pas être significatifs. Le niveau de confiance est élevé pour l'exploitation et modérée pour la construction puisque l'information relative à l'emplacement du camp des travailleurs, aux services qui leur seront offerts et aux ententes conclues avec les fournisseurs de services locaux n'est pas encore disponible.



**Tableau 17-10 Effets résiduels sur les infrastructures et les services**

Phase du projet	Mesures d'atténuation	Caractéristiques des effets résiduels							Importance	Niveau de confiance	Probabilité d'occurrence de l'effet	Surveillance et suivi
		Type	Intensité	Étendue géographique	Durée	Fréquence	Réversibilité	Contexte socio-économique				
<b>TERMINAL DE RÉSERVOIRS ET TERMINAL MARITIME DE CACOUNA (COMPOSANTE INFRACÔTIÈRE)</b>												
<b>Demande accrue en hébergement</b>												
Construction	Voir la section 17.4	P	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	M	s.o.	Voir la section 17.8
Exploitation	Voir la section 17.4	P	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	E	s.o.	Voir la section 17.8
Démantèlement et abandon <sup>1</sup>												
<b>Demande accrue de services communautaires</b>												
Construction	Voir la section 17.4	N	F	ZEL	M	MI	R	M	N	M	s.o.	Voir la section 17.8
Exploitation	Voir la section 17.4	N	F	ZEL	L	MI	R	M	N	E	s.o.	Voir la section 17.8
Démantèlement et abandon <sup>1</sup>												
<b>Demande accrue de transport</b>												
Construction	Voir la section 17.4	N	M	ZEL	M	C	R	M	N	M	s.o.	Voir la section 17.8
Exploitation	Voir la section 17.4	N	F	ZEL	L	C	R	M	N	E	s.o.	Voir la section 17.8
Démantèlement et abandon <sup>1</sup>												
<b>TERMINAL MARITIME ÉNERGIE EST DE CACOUNA (COMPOSANTE MARITIME)</b>												
<b>Demande accrue en hébergement</b>												

**Tableau 17-10 Effets résiduels sur les infrastructures et les services**

Phase du projet	Mesures d'atténuation	Caractéristiques des effets résiduels							Importance	Niveau de confiance	Probabilité d'occurrence de l'effet	Surveillance et suivi
		Type	Intensité	Étendue géographique	Durée	Fréquence	Réversibilité	Contexte socio-économique				
Construction	Voir la section 17.4	P	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	N	M	s.o.	Voir la section 17.8
Exploitation	Voir la section 17.4	P	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	N	E	s.o.	Voir la section 17.8
Démantèlement et abandon <sup>1</sup>												
<b>Demande accrue de services communautaires</b>												
Construction	Voir la section 17.4	N	F	ZEL	M	MI	R	M	N	M	s.o.	Voir la section 17.8
Exploitation	Voir la section 17.4	M	F	ZEL	L	MI	R	M	N	E	s.o.	Voir la section 17.8
Démantèlement et abandon <sup>1</sup>												
<b>Demande accrue de transport</b>												
Construction	Voir la section 17.4	N	M	ZEL	M	C	R	M	N	M	s.o.	Voir la section 17.8
Exploitation	Voir la section 17.4	N	E	ZEL	L	C	R	M	N	E	s.o.	Voir la section 17.8
Démantèlement et abandon <sup>1</sup>												
<b>PIPELINE D'INTERCONNEXION</b>												
<b>Demande accrue en hébergement</b>												
Construction	Voir la section 17.4	P	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	M	s.o.	Voir la section 17.8

**Tableau 17-10 Effets résiduels sur les infrastructures et les services**

Phase du projet	Mesures d'atténuation	Caractéristiques des effets résiduels							Importance	Niveau de confiance	Probabilité d'occurrence de l'effet	Surveillance et suivi
		Type	Intensité	Étendue géographique	Durée	Fréquence	Réversibilité	Contexte socio-économique				
Exploitation	Voir la section 17.4	P	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	Voir la section 17.8
Démantèlement et abandon <sup>1</sup>												
<b>Demande accrue de services communautaires</b>												
Construction	Voir la section 17.4	N	F	ZEL	C	MI	R	M	N	M	s.o.	Voir la section 17.8
Exploitation	Voir la section 17.4	M	F	ZEL	L	MI	R	M	N	E	s.o.	Voir la section 17.8
Démantèlement et cessation d'exploitation <sup>1</sup>												
<b>Demande accrue de transport</b>												
Construction	Voir la section 17.4	N	M	ZEL	C	C	R	M	N	M	s.o.	Voir la section 17.8
Exploitation	Voir la section 17.4	N	F	ZEL	L	C	R	M	N	E	s.o.	Voir la section 17.8
Démantèlement et abandon <sup>1</sup>												
NOTE :												
<sup>1</sup> Démantèlement et abandon – Voir la section 8 du Volume 1 pour l'évaluation des effets résiduels.												

**Tableau 17-10 Effets résiduels sur les infrastructures et les services**

<p><b>LÉGENDE :</b></p> <p><b>Type :</b></p> <p>P Positif N Négatif M Mixte</p> <p><b>Intensité :</b></p> <p>F Faible M Modérée E Élevée</p> <p><b>Étendue géographique :</b></p> <p>ZDP ZEL ZER</p> <p><b>Durée :</b></p> <p>C Court terme M Moyen terme L Long terme</p>	<p><b>Fréquence :</b></p> <p>P Événement ponctuel MI Événements multiples et irréguliers MR Événements multiples réguliers C En continu</p> <p><b>Réversibilité :</b></p> <p>R Réversible I Irréversible</p> <p><b>Contexte écologique et socio-économique :</b></p> <p>F Faible M Moyen E Élevé</p>	<p><b>Importance de l'effet sur l'environnement:</b></p> <p>S Significatif N Non significatif</p> <p><b>Niveau de confiance :</b></p> <p>F Faible M Moyen E Élevé</p> <p><b>Probabilité d'occurrence de l'effet :</b></p> <p>F Faible M Moyenne E Élevée</p> <p>s.o. sans objet</p>
--	--	---

## 17.6 Effets cumulatifs

Un effet cumulatif potentiel peut se concrétiser si un effet résiduel du projet se conjugue aux effets d'autres activités concrètes certaines et raisonnablement prévisibles. Les conditions de base pour l'évaluation des effets du projet (voir la section 17.2) rendent compte des activités réalisées par le passé ou en cours de réalisation, tandis que l'évaluation des effets résiduels du projet (voir la section 17.5) rend compte de l'interaction entre ces activités et le projet.

Les effets cumulatifs potentiels sur les infrastructures et les services par suite des activités du projet sont résumés au tableau 17-11. Des activités concrètes en cours et des activités concrètes certaines et raisonnablement prévisibles dans un rayon de 15 km du projet ont été ciblées.

**Tableau 17-11 Effets cumulatifs potentiels sur les infrastructures et les services**

Autres projets et activités pouvant entraîner des effets cumulatifs	Effets cumulatifs potentiels			Raison
	Demande accrue d'hébergement	Demande accrue de services communautaires	Demande accrue de transport	
<b>Activités existantes ou passées</b>				
Activité économique générale	✓	✓	✓	L'activité économique prévue et la croissance de la population qui y est associée ont une influence prépondérante sur la situation socio-économique dans la ZEL.
<b>Projets certains et raisonnablement envisageables</b>				
Projet minier Fire Lake North	s.o.	s.o.	s.o.	Aucun chevauchement spatial
Projet de minerai de fer Kami	s.o.	s.o.	s.o.	Aucun chevauchement spatial
Projet minier Arnaud	s.o.	s.o.	s.o.	Aucun chevauchement spatial
Projet d'aménagement et programme décennal de dragage d'entretien du Parc maritime de la Pointe de Rivière-du-Loup	✓	✓	✓	Demande d'infrastructure et de services de la part des travailleurs de la construction
Parc nautique de Saint-Jean-Port-Joli Dragage décennal et approfondissement de la partie est du bassin	s.o.	s.o.	s.o.	Aucun chevauchement spatial

**Tableau 17-11 Effets cumulatifs potentiels sur les infrastructures et les services**

Autres projets et activités pouvant entraîner des effets cumulatifs	Effets cumulatifs potentiels			Raison
	Demande accrue d'hébergement	Demande accrue de services communautaires	Demande accrue de transport	
Prolongement de l'autoroute 20 de Cacouna à Trois-Pistoles	s.o.	s.o.	s.o.	Aucun chevauchement temporel (la construction doit être achevée en 2015)
NOTES :				
✓ indique que les effets du projet risquent d'avoir des interactions cumulatives avec celles des autres activités. s.o. indique que les effets du projet n'ont pas d'interactions cumulatives avec celles des autres activités.				

Pour connaître les méthodes d'évaluation des effets cumulatifs, consulter la section 6 du Volume 1. Pour de l'information sur la détermination de l'importance des effets cumulatifs, consulter le Volume 7.

Parmi les projets certains et raisonnablement envisageables indiqués au tableau 17-11, un seul devrait chevaucher le projet dans le temps et l'espace, soit le projet d'aménagement et programme décennal de dragage d'entretien du Parc maritime de la Pointe de Rivière-du-Loup. Le projet a été autorisé par décret en janvier 2014 et la construction devrait avoir lieu entre 2014 et 2016 au port de Rivière-du-Loup. Au milieu de l'année 2014, la taille de la main-d'œuvre affectée au chantier de construction n'était pas connue. Selon le nombre de travailleurs et le plan d'hébergement utilisé pour le projet, les effets de la main-d'œuvre temporaire associée à ce projet de construction pourrait générer une demande en hébergement, en services communautaires et en transport. Le transport de l'équipement et des matériaux pendant la construction pourrait aussi alourdir le trafic sur les routes locales et les autoroutes dans les mêmes communautés que le projet et dans les environs, particulièrement à Rivière-du-Loup. Si les deux projets sont réalisés dans des délais similaires, les effets résiduels du projet pourraient contribuer, avec les effets résiduels de l'autre projet, aux effets cumulatifs sur les infrastructures et les services dans la zone d'étude.

Bien que le projet susmentionné représente un facteur dans la détermination des effets cumulatifs sur les infrastructures et les services dans la zone d'étude, des facteurs socio-économiques plus généraux comme l'activité économique prévue et la hausse de population associée dans la ZEL et au-delà contribuent également aux effets cumulatifs. Ainsi, l'évaluation tient aussi compte de l'activité économique générale, souvent identifiée à travers des discussions avec certains fournisseurs de services locaux et régionaux, particulièrement dans les secteurs où les activités de construction liées au projet sont d'une durée d'au moins à moyen terme (p. ex., le complexe maritime de Cacouna).

Le calendrier et la portée des projets visés par l'évaluation des effets cumulatifs sont incertains en raison de l'évolution des conditions économiques et non économiques, notamment :

- la disponibilité et le coût des matériaux, de l'équipement et du personnel;
- les échéanciers des processus réglementaires;

- le changement de priorités de chaque société;
- l'état général de l'économie provinciale, nationale et internationale.

Il est recommandé qu'Énergie Est et ses sous-traitants communiquent régulièrement avec les communautés locales et les fournisseurs de services à l'égard du calendrier du projet et du chevauchement avec les autres grands projets de la région. Si nécessaire, Énergie Est doit être en mesure de travailler en collaboration avec les fournisseurs régionaux et d'autres sociétés proposant d'importants travaux, de sorte que l'on puisse rapidement identifier les occasions de gestion des effets et agir en ce qui les concerne et que l'on puisse apporter les modifications nécessaires.

La réponse aux demandes cumulatives fait intervenir divers participants, notamment :

- le gouvernement, à qui incombe la responsabilité, par l'entremise de ses propres ministères ou organismes indépendants, de prévoir la capacité future et de fournir des ressources additionnelles, si nécessaire;
- les entreprises privées, qui répondent aux forces du marché en développant des capacités additionnelles, là où c'est justifié (p. ex., des restaurants, hôtels, motels et terrains de camping additionnels);
- les promoteurs industriels, qui appliquent diverses mesures de gestion et d'atténuation, comme les camps de travailleurs, les services d'urgence sur place ainsi que les plans et procédures de gestion du trafic.

Compte tenu de l'intensité modérée des effets résiduels du projet sur les infrastructures et les services dans la région, de la lenteur des changements économiques et de population dans la région et des mesures d'atténuation et de gestion proposées, on prévoit que les effets résiduels du projet, regroupés à ceux des autres projets et aux conditions socio-économiques, n'entraîneront pas d'effets cumulatifs négatifs préoccupants. En se basant sur les facteurs présentés ci-dessus, les effets résiduels du projet ne devraient pas modifier les effets cumulatifs pouvant affecter la qualité ou la viabilité des infrastructures et des services. Les effets cumulatifs du projet sur les infrastructures et les services combinés à d'autres activités et projets sont considérés comme non significatifs et sont associés à un niveau de confiance moyen.

## 17.7 Documentation additionnelle

Aucune documentation additionnelle n'est requise.

## 17.8 Surveillance et suivi

Les ministères, les organismes publics et les sociétés du secteur privé qui fournissent des services et des infrastructures surveilleront la demande continue de services dans le cadre de leurs pratiques usuelles de planification et de gestion.

Conformément au principe directeur énoncé dans le document intitulé *Stakeholder Engagement Commitment* (engagement relatif à la participation des parties prenantes) d'Énergie Est, il est recommandé qu'Énergie Est et ses entrepreneurs communiquent et se coordonnent avec les communautés locales et les fournisseurs de services au sujet des plans et des effets du projet. Au

besoin, les mesures d'atténuation et de gestion recommandées devraient être ajustées et/ou des mesures correctives devraient être prises lorsque nécessaire.

## 17.9 Références

### 17.10.1 Textes cités

ASSSBSL (Agence de la santé et des services sociaux du Bas-Saint-Laurent), Direction de santé publique. Novembre 2013. Fiches sociosanitaires : RLS de Kamouraska, de Rivière-du-Loup, des Basques, de Témiscouata. 4 p. chacune. Consultées en février 2014.

<http://www.agencessbsl.gouv.qc.ca/index.php?id=127&expandable=8&subexpandable=4>.

ASSSBSL 2014. Liste des entreprises ambulancières de la région du Bas-Saint-Laurent. Consultée en février 2014. [http://www.agencessbsl.gouv.qc.ca/Telechargements/Services\\_prehospitaliers\\_durgence/Entreprises\\_ambulancieres.pdf](http://www.agencessbsl.gouv.qc.ca/Telechargements/Services_prehospitaliers_durgence/Entreprises_ambulancieres.pdf).

Boucher, Claudine pour Tourisme Témiscouata. 2014. *Hébergement au Témiscouata*.

Brennan, Shannon. 2013. Statistiques sur les crimes déclarés par la police au Canada, 2011. Publié par Statistique Canada. Consulté le 16 juin 2014 : <http://www.statcan.gc.ca/pub/85-002-x/2012001/article/11692-fra.htm>.

Caserne 51 Trois-Pistoles. 2014. *Les pompiers*. Consulté en février 2014. <http://www.caserne51.com/>.

LCEE (*Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*). 2012.

CLD (Centre local de développement des Basques). Aucune date. *Hébergement 2014*.

Coopérative de développement régional Bas-Saint-Laurent/Côte-Nord. 2013. Coopérative des Paramédics du Grand-Portage. Consulté en février 2014. [http://www.cdrbslcn.fcdrq.coop/fileadmin/user\\_upload/CDR/CDRBSLCN/Fiches\\_coops/Cooperative\\_des\\_paramedics\\_du\\_grand-portage.v2.pdf](http://www.cdrbslcn.fcdrq.coop/fileadmin/user_upload/CDR/CDRBSLCN/Fiches_coops/Cooperative_des_paramedics_du_grand-portage.v2.pdf).

CRÉBSL (Conférence régionale des élus du Bas-Saint-Laurent). 2013. *Le réseau de la santé et des services sociaux du Bas-Saint-Laurent*. Consulté le 16 février 2014. <http://www.bas-saint-laurent.org/vivre/sante.htm>

Corporation de développement économique et communautaire de Saint-Alexandre-de-Kamouraska. Aucune date. Consulté en février 2014. <http://www.stalexkamouraska.com/doc/plandevol.pdf>

*Desjardins, Études économiques. 2013. Volume 8/Région 01. Région administrative du Bas-Saint-Laurent. Survol de la situation économique*. 12 p. Consulté le 9 mai 2014. [http://www.desjardins.com/fr/a\\_propos/etudes\\_economiques/conjoncture\\_Québec/etudes\\_regionales/eerbstl.pdf](http://www.desjardins.com/fr/a_propos/etudes_economiques/conjoncture_Québec/etudes_regionales/eerbstl.pdf).



- MSP (Ministère de la Sécurité publique). 2014. *Statistiques 2012 sur la criminalité au Québec*. Consulté le 17 février 2014. <http://www.securitepublique.gouv.qc.ca/police/publications-statistiques-police/statistiques-criminalite/statistiques-crimes/criminalite-2012/13755/13759/13889.html>.
- MTQ (Ministère des Transports du Québec). 2004. *Plan de transport du Bas-Saint-Laurent*. Consulté le 19 février 2014. [https://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/regions/bas/plan\\_bas.pdf](https://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/regions/bas/plan_bas.pdf).
- MTQ, Direction du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine. 2013a. *Fiches historiques de données agrégées pour les routes 20, 85, 132, 185, 230, 289, 291, 293, 295, 296*.
- MTQ, Direction du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine. 2013b. *Bilan de l'état des chaussées 2012*- Direction territoriale DT 65 Bas-Saint-Laurent.
- Municipalité de Cacouna. 2011. Sécurité incendie. Consulté le 15 février 2014 au : [http://www.cacouna.ca/services\\_aux\\_citoyens/?id=cacouna-securite\\_incendie&a=2010](http://www.cacouna.ca/services_aux_citoyens/?id=cacouna-securite_incendie&a=2010).
- Municipalité de L'Isle-Verte. 2013. Sécurité incendie. Consulté en février 2014. [http://www.municipalite.lisle-verte.qc.ca/services\\_aux\\_citoyens/?id=isleverte-securite\\_incendie&a=2011](http://www.municipalite.lisle-verte.qc.ca/services_aux_citoyens/?id=isleverte-securite_incendie&a=2011).
- Municipalité de Saint-Antonin. 2014. Sécurité incendie. Consulté en février 2014. [http://www.municipalite.saint-antonin.qc.ca/services\\_aux\\_citoyens/?id=stantonin-securite\\_incendie&a=2011](http://www.municipalite.saint-antonin.qc.ca/services_aux_citoyens/?id=stantonin-securite_incendie&a=2011).
- Municipalité de Saint-Arsène. 2013. Sécurité incendie. Consulté en février 2014. [http://www.municipalite.saint-arsene.qc.ca/services\\_aux\\_citoyens/?id=starsene-securite\\_incendie&a=2010](http://www.municipalite.saint-arsene.qc.ca/services_aux_citoyens/?id=starsene-securite_incendie&a=2010).
- Municipalité de Saint-Éloi. 2013. Sécurité publique et incendie. Consulté en février 2014. <http://www.municipalite-st-eloi.com/#!/scurit-publique/c5vg>.
- Municipalité de Saint-Épiphanie. 2014. Sécurité incendie. Consulté en février 2014. [http://www.saint-epiphane.ca/services\\_aux\\_citoyens/?id=stephane-securite\\_incendie&a=2011](http://www.saint-epiphane.ca/services_aux_citoyens/?id=stephane-securite_incendie&a=2011).
- Municipalité de Saint-Paul-de-la-Croix. 2012. Sécurité incendie. Consulté en février 2014. [http://municipalite.saint-paul-de-la-croix.qc.ca/services\\_aux\\_citoyens/?id=munstpaul-securite\\_incendie&a=2011](http://municipalite.saint-paul-de-la-croix.qc.ca/services_aux_citoyens/?id=munstpaul-securite_incendie&a=2011).
- Municipalité régionale de comté (MRC) de Rivière-du-Loup. 2010. *Schéma de couverture de risques en matière de service incendie*. Adopté en 2010. Consulté le 15 février 2014. [http://riviereduloup.ca/documents/pdf/MRC/Schema\\_de\\_couverture%20\\_de\\_risques\\_en\\_vigueur.pdf](http://riviereduloup.ca/documents/pdf/MRC/Schema_de_couverture%20_de_risques_en_vigueur.pdf).
- ONÉ, 2014 Office national de l'énergie. *Guide de dépôt*. 2014-01 (2014). Disponible au : [http://www.nel-one.gc.ca/clf-nsi/rpblctn/ctsndrgltn/flngmnl/flngmnsrt2013\\_03-fra.pdf](http://www.nel-one.gc.ca/clf-nsi/rpblctn/ctsndrgltn/flngmnl/flngmnsrt2013_03-fra.pdf)
- SCHL (Société canadienne d'hypothèques et de logement). 2013a. *Rapport sur le marché locatif : faits saillants – Québec*, Printemps. 40 p.
- SCHL. 2013b. *Statistiques sur le marché locatif*. 60 p.

SCHL. 2013c. Actualités habitation région du Québec. 25 p.

Statistique Canada. 2013a. Profils de l'Enquête nationale auprès des ménages. Enquête nationale auprès des ménages 2011. Publiés le 11 septembre 2013. Consulté en février 2014.  
<http://www12.statcan.gc.ca/nhs-enm/index-fra.cfm>.

Statistique Canada. 2013b. Région du Bas-Saint-Laurent, Québec (tableau). *Profil de la santé*. Statistique Canada n° au catalogue 82-228-XWE. Ottawa. Publié le 12 décembre 2013. Consulté en mars 2014. <http://www12.statcan.gc.ca/health-sante/82-228/index.cfm?Lang=F>

Statistique Canada. 2013c. Tableau Valeurs de l'Indice de gravité de la criminalité, 239 services de police ayant desservi des collectivités de plus de 10 000 habitants, 2011. Consulté en juin 2014 :  
<http://www.statcan.gc.ca/pub/85-002-x/2012001/article/11692/tbl/csivalue-igcvaleurs-2011-fra.htm>.

SQ Sûreté du Québec. Aucune date (a). *Portrait 2012-2013 MRC de Rivière-du-Loup, période du 1<sup>er</sup> avril 2012 au 31 mars 2013*. Consulté le 17 février 2014 au :  
<http://www.suretequebec.gouv.qc.ca/informations/statistiques-ressources/portrait-poste-mrc-de-riviere-du-loup.pdf>.

SQ. Aucune date (b). *Portrait 2012-2013 MRC des Basques, période du 1<sup>er</sup> avril 2012 au 31 mars 2013*. Consulté le 17 février 2014 au : <http://www.suretequebec.gouv.qc.ca/informations/statistiques-ressources/portrait-poste-mrc-des-basques.pdf>

SQ. Aucune date (c). *Portrait 2012-2013 MRC de Témiscouata, période du 1<sup>er</sup> avril 2012 au 31 mars 2013*. Consulté le 17 février 2014 au :  
<http://www.suretequebec.gouv.qc.ca/informations/statistiques-ressources/portrait-poste-mrc-de-temiscouata.pdf>

SQ. Aucune date (d). *Portrait 2012-2013 MRC de Kamouraska, période du 1<sup>er</sup> avril 2012 au 31 mars 2013*. Consulté le 17 février 2014 au :  
<http://www.suretequebec.gouv.qc.ca/informations/statistiques-ressources/portrait-poste-mrc-de-kamouraska.pdf>.

Tourisme Bas-Saint-Laurent. Aucune date. *Taux d'occupation – Bas-Saint-Laurent 2013 VS 2012; 2012 VS 2011; 2011 VS 2010; 2010 VS 2009; 2009 VS 2008; 2008 VS 2007*. p. 1

Tourisme Kamouraska. Aucune date. *Dormir*. Consulté le 18 février 2014 au :  
<http://tourismekamouraska.com/hebergement.php>.

Tourisme Rivière-du-Loup. Aucune date. *Guide touristique Rivière-du-Loup 2013*. 26 p. Consulté le 18 juin 2014. <http://tourismerriviereduloup.ca/wp-content/uploads/2012/04/Brochure-2013.pdf>

Tourisme Témiscouata. Aucune date. Liste des terrains de camping au Témiscouata – Document de travail.

Ville de Rivière-du-Loup. 2010. *Rivière-du-Loup - Guide du citoyen*. 29 p. Consulté le 31 mars 2014.  
<http://www.ville.riviere-du-loup.qc.ca/view.php?what=document&id=1102>).

### **17.10.2 Communications personnelles**

Boucher, Claudine. Conseillère en développement et promotion touristique au CLD de la MRC de Témiscouata. MRC de Témiscouata (Québec) 18 février 2014. Entrevue téléphonique.

Cusson, Denis. Directeur général de la municipalité de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, MRC de Rivière-du-Loup (Québec). 19 février 2014. Entrevue téléphonique.

Dionne, Monique. Directrice générale de Tourisme Rivière-du-Loup, MRC de Rivière-du-Loup (Québec). 18 février 2014. Entrevue téléphonique.

Dumont-Bédard, Pascale. Conseillère en promotion touristique au CLD de Kamouraska. MRC de Kamouraska (Québec). 17 février 2014. Entrevue téléphonique.

Hudon, Lise. Coordinatrice des services d'urgence préhospitaliers, ASSSBSL (Québec). 24 mars 2014. Entrevue téléphonique.

Lebel, Réjean. Directeur des travaux publics à la municipalité de Cacouna, MRC de Rivière-du-Loup (Québec). 20 février 2014. Entrevue téléphonique.

Lévesque, Daniel. Directeur général du Centre hospitalier régional du Grand-Portage et du CSSS de Rivière-du-Loup, Ville de Rivière-du-Loup (Québec). 24 mars 2014. Entrevue téléphonique.

Rioux, Denise. Conseillère en développement et promotion touristique à Tourisme Les Basques. MRC de Les Basques (Québec). 17 février 2014. Entrevue téléphonique.

