
Rapport d'analyse environnementale

**Projet d'augmentation de la capacité
de l'oléoduc dans le secteur du parc national d'Oka
par Pipelines Trans-Nord inc.**

Dossier 3211-10-10

Le 9 novembre 2004

Équipe de travail de la Direction des évaluations environnementales

Du Service des projets en milieu terrestre :

Rédaction : Monsieur Denis Talbot, chargé de projet

Monsieur Jacques Alain, analyste

Supervision administrative : Madame Linda Tapin, chef de service

Révision de textes et éditique : Madame Valérie Blais, secrétaire

Sommaire exécutif

Le présent rapport d'analyse concerne le projet d'augmentation de la capacité de l'oléoduc dans le secteur du parc national d'Oka sur le territoire des municipalités d'Oka et de Saint-Joseph-du-Lac dans la Municipalité régionale de comté (MRC) de Deux-Montagnes par Pipelines Trans-Nord inc. (PTNI). Le projet concerne l'implantation d'une conduite servant au transport de produits pétroliers sur une distance de 6,6 kilomètres dans une nouvelle emprise en remplacement de la conduite actuelle dans le parc national d'Oka. Ce projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu du paragraphe *j* de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r. 9), car il concerne la construction d'un oléoduc dans une nouvelle emprise sur une longueur de plus de deux kilomètres.

Les travaux prévus dans le parc s'inscrivent dans le cadre d'un projet plus vaste consistant à augmenter la capacité de transport de produits raffinés de pétrole entre Montréal et la frontière Québec/Ontario par le remplacement de certaines sections de l'oléoduc existant de PTNI. La démonstration sur la raison d'être de ce projet par l'initiateur est claire. Il s'agit d'un projet justifié afin de répondre à la demande croissante des marchés de la vallée de l'Outaouais et du sud de l'Ontario à partir de la raffinerie de Péto-Canada dans l'est de Montréal en mettant à profit la capacité de cette dernière d'offrir des produits pétroliers présentant des qualités environnementales supérieures à la suite de l'obligation faite aux pétrolières de diminuer la teneur en soufre dans les carburants à partir de janvier 2005.

De façon générale, le remplacement de la conduite se fera à l'intérieur de l'emprise existante de PTNI utilisée depuis 1952, sauf pour la section située dans le parc national d'Oka où une alternative au tracé actuel a été élaborée sur une longueur de 6,6 kilomètres. Ce tracé alternatif a été élaboré par les gestionnaires du parc de concert avec l'initiateur. Il résulte des préoccupations de conservation des spécialistes du ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs (MRNFP). En effet, on veut maintenir intacte la bande boisée dans la partie est du tracé actuel et préserver une importante zone marécageuse dans la portion centrale. Le choix du tracé alternatif qui emprunte en bonne partie l'accotement de la route des Collines répond aux préoccupations du milieu et occasionnera beaucoup moins d'impacts sur le milieu récepteur tout en facilitant les activités de construction et en permettant la régénération complète des écosystèmes fragiles de l'emprise actuelle.

Les enjeux de ce projet concernent la traversée de deux cours d'eau, la perturbation de la flore et de la faune en milieux terrestre et riverain, la perturbation des activités du parc national d'Oka et la sécurité du public et des installations. L'analyse du projet révèle que les impacts liés aux traversées des cours d'eau seront limités à un niveau acceptable étant donné que l'initiateur utilisera des techniques déjà éprouvées. Les impacts du projet sur la flore et la faune en milieux terrestre et riverain sont également acceptables compte tenu des diverses mesures d'atténuation dont, entre autres, l'installation de clôtures de protection pour certaines espèces végétales. Le projet entraîne des impacts temporaires typiquement associés aux nuisances des travaux de construction (bruit et poussière) sur les activités du parc qui devront être gérées en programmant adéquatement la période de réalisation des travaux et en informant adéquatement les utilisateurs du parc. Enfin, l'initiateur a développé un plan des mesures d'urgence adéquat pour répondre à toute éventualité d'incident.

Le projet étant acceptable sur le plan environnemental, nous recommandons la délivrance d'un certificat d'autorisation en faveur de PTNI afin de réaliser la construction d'un oléoduc à l'intérieur d'une nouvelle emprise dans le parc national d'Oka pour augmenter la capacité du réseau sous réserve des recommandations mentionnées dans le présent rapport d'analyse.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	1
1. Le projet à l'étude	2
1.1 Contexte et raison d'être du projet.....	2
1.2 Description générale du projet et de ses composantes	3
2. Analyse environnementale	3
2.1 Analyse de la raison d'être du projet	4
2.2 Analyse des variantes	4
2.2.1 <i>Le tracé actuel</i>	7
2.2.2 <i>Le tracé alternatif</i>	7
2.2.3 <i>Analyse comparative et tracé retenu</i>	7
2.3 Enjeux environnementaux	10
2.3.1 <i>La protection de la qualité des cours d'eau et de ses habitats</i>	10
2.3.2 <i>La protection de la flore et de la faune</i>	11
2.3.3 <i>Les impacts sur les activités du parc national d'Oka</i>	11
2.3.4 <i>La sécurité du public et des installations</i>	12
2.3.5 <i>Autres projets pouvant affecter le parc d'Oka</i>	13
2.4 Autres considérations	14
2.4.1 <i>Tests hydrostatiques</i>	14
2.4.2 <i>Mise hors service de l'oléoduc existant</i>	14
2.4.3 <i>Programme de surveillance</i>	15
2.4.4 <i>Programme de suivi</i>	15
Conclusion.....	17
Références.....	19
ANNEXES.....	21

Liste des figures

FIGURE 1 : LOCALISATION DU PROJET	5
FIGURE 2 : ZONE D'ÉTUDE.....	6
FIGURE 3 : LOCALISATION DES TRACÉS	9

INTRODUCTION

Objet du rapport

L'analyse environnementale d'un projet, effectuée dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, vise à porter un jugement sur l'acceptabilité environnementale du projet. Sur la base des informations fournies par l'initiateur de projet et de celles issues des consultations publiques, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère de l'Environnement (MENV) et du gouvernement permet d'établir, à la lumière de la raison d'être du projet, l'acceptabilité de ses impacts sur l'environnement et d'en déterminer les conditions d'autorisation, le cas échéant.

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet d'augmentation de la capacité de l'oléoduc à l'intérieur d'une nouvelle emprise dans le parc national d'Oka par Pipelines Trans-Nord inc. (PTNI) sur le territoire des municipalités d'Oka et de Saint-Joseph-du-Lac.

Cadre légal

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) présente les modalités générales de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Le projet d'augmentation de la capacité de l'oléoduc à l'intérieur d'une nouvelle emprise dans le parc national d'Oka est assujéti à cette procédure en vertu du premier alinéa du paragraphe *j* du premier alinéa de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9), puisqu'il concerne la construction d'un oléoduc d'une longueur de plus de 2 kilomètres dans une nouvelle emprise.

Consultation publique

Après qu'elle eût été jugée recevable par le MENV, l'étude d'impact a été rendue publique par le ministre de l'Environnement tel que prévu par la Loi sur la qualité de l'environnement. Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a donc reçu un mandat d'information et de consultation publiques sur le projet pour une période de 45 jours, soit du 9 mars au 23 avril 2004.

À la suite de deux demandes d'audience publique sur le projet, le ministre de l'Environnement a donné au BAPE le mandat de tenir une enquête et médiation environnementale, qui a eu lieu à Oka du 1^{er} juin au 1^{er} juillet 2004. Cette médiation n'a pas réussi puisque les requérants ont décidé de ne pas consentir à entamer des discussions avec l'initiateur dans le cadre d'une médiation et de maintenir leurs demandes d'audience publique. La commissaire-médiatrice a donc arrêté le processus de médiation.

Un mandat d'audience publique a été confié au BAPE du 30 août 2004 au 31 décembre 2004. La première partie de l'audience a eu lieu les 8 et 9 septembre 2004 et la deuxième partie le 5 octobre 2004 à Oka. En tout, onze mémoires ont été déposés à la commission. Le rapport du BAPE a été remis au ministre le 8 novembre 2004 et rendu public le 9 novembre 2004. Les principales constatations et recommandations de la commission sont présentées à l'annexe 1.

Consultation gouvernementale

L'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet a été effectuée en consultation avec deux directions du MENV de même qu'avec cinq ministères provinciaux. La liste de ces organismes est présentée à l'annexe 2.

Présentation du rapport

La section 1 décrit le contexte dans lequel s'inscrit le projet d'augmentation de la capacité de l'oléoduc dans le parc d'Oka et présente les motifs à l'appui de sa réalisation ainsi que la description des principales composantes du projet. Les éléments de cette section sont principalement tirés de l'étude d'impact sur l'environnement de l'initiateur de projet.

La section 2 contient une appréciation de la justification du projet de même que l'analyse qu'a fait le MENV des principaux impacts du projet traduits sous la forme d'enjeux.

Enfin, la section 3 constitue la conclusion du rapport et présente un résumé des enjeux, une appréciation de l'acceptabilité environnementale du projet ainsi que la recommandation quant à sa réalisation.

L'annexe 1 présente les principales constatations de la commission du BAPE sur le projet, L'annexe 2 présente la liste des organismes gouvernementaux et des unités sectorielles du MENV consultés dans le cadre de cette analyse et l'annexe 3 présente la chronologie des étapes importantes du dossier.

1. LE PROJET À L'ÉTUDE

1.1 Contexte et raison d'être du projet

La compagnie Pipelines Trans-Nord inc. (PTNI) assure le transport de produits de pétrole raffinés à partir des régions de Montréal et Toronto vers les terminaux commerciaux du sud de l'Ontario et du Québec. Depuis près de sept ans, les livraisons de produits pétroliers entre Toronto et les terminaux de l'est de l'Ontario ont fortement diminué. Cette diminution s'explique par le fait que les produits raffinés au Québec sont de plus en plus privilégiés par les terminaux de l'est de l'Ontario.

Pour permettre de répondre aux besoins de sa clientèle et d'améliorer l'efficacité du réseau existant, PTNI projette d'accroître la capacité de son réseau entre Montréal et Farran's Point en Ontario. De plus, ce projet s'inscrit dans l'obligation des pétrolières de fournir, à compter du 1^{er} janvier 2005, des produits pétroliers contenant moins de soufre. Pétro-Canada, qui détient partiellement PTNI, fermera sa raffinerie d'Oakville en Ontario et apportera des modifications à sa raffinerie dans l'est de Montréal, le tout pour offrir des produits pétroliers présentant des qualités environnementales supérieures.

1.2 Description générale du projet et de ses composantes

Au Québec, le projet consiste à augmenter la capacité de transport de produits raffinés de pétrole entre Montréal et la frontière Québec/Ontario par le remplacement de deux tronçons de l'oléoduc existant de 273,1 millimètres (10") par un oléoduc de 406,4 millimètres (16"). PTNI modifiera également deux de ses stations de pompage, soit celle de Montréal et de Como. La figure 1 présente la localisation des deux tronçons touchés au Québec, soit :

- A-1 : Entre Sainte-Marthe-sur-le-Lac et la limite ouest du parc national d'Oka sur une distance d'environ 11,4 km;
- A-2 De Saint-Clet vers l'ouest jusqu'à la frontière Québec/Ontario sur une distance d'environ 18 km.

De façon générale, le remplacement des conduites se fera à l'intérieur de la servitude existante de PTNI utilisée depuis 1952, sauf pour une section située dans le parc national d'Oka (à l'intérieur du tronçon A-1) où la servitude serait déplacée sur une longueur de 6,6 kilomètres. Le déplacement de la servitude proposé par l'initiateur fait l'objet de son étude d'impact et de la présente analyse. Le déplacement proposé de la conduite de PTNI à l'intérieur des limites du parc national d'Oka (même si PTNI dispose des pouvoirs requis pour installer la nouvelle conduite dans l'emprise actuelle) fait suite à une demande explicite de ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs (MRNFP) qui est responsable du parc national d'Oka. Les motifs à l'appui de cette demande sont abordés à la section suivante.

Les principales caractéristiques techniques du projet sont :

- une conduite de 406 millimètres de diamètre extérieur enfouie à 1,2 mètre tout au long du parcours et à 1,5 mètre sous les cours d'eau;
- une pression maximale d'opération de 8 275 kilopascals;
- une emprise de largeur équivalente à celle existante, soit de 18,3 mètres;
- une gare de raclage construite au point de départ près de la vanne de sectionnement dans le parc national d'Oka¹;
- une mesure de protection cathodique construite pour protéger la conduite contre la corrosion.

Le coût du projet est évalué à 3,3 millions de dollars.

2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

Les sections qui suivent présentent l'analyse du projet retenu sur la base de ses principaux enjeux révélés par l'étude d'impact de l'initiateur, PTNI, par la consultation gouvernementale et par les intervenants concernés du milieu.

¹ Ouvrage hors-sol où les conduites sortent de terre de façon à permettre l'inspection.

2.1 Analyse de la raison d'être du projet

Le projet de PTNI est justifié car il permettra de répondre à la demande croissante des marchés de la vallée de l'Outaouais et du sud de l'Ontario à partir de la raffinerie de Pétro-Canada dans l'est de Montréal. De plus, les travaux réalisés à cette dernière permettront la production et le transport de produits pétroliers présentant des qualités supérieures à la suite de l'obligation faite aux pétroliers de diminuer la teneur en soufre dans les carburants au Canada à partir de janvier 2005.

Les projets de gazoducs et d'oléoduc interprovinciaux, comme l'oléoduc de PTNI, doivent être approuvés par l'Office national de l'Énergie (ONÉ). Lorsqu'il détermine si un projet doit aller de l'avant, l'ONÉ examine, entre autres choses, sa faisabilité sur les plans économique, technique et financier ainsi que ses effets environnementaux et socio-économiques. L'ONÉ tient également des audiences publiques orales ou par voie de mémoire auprès des propriétaires de terrain concernés par le projet. Dans le cadre du présent projet, l'ONÉ avait donné une première approbation en 2003 concernant un projet entièrement situé dans l'emprise actuelle. À la suite de la demande de modification de tracé dans le parc national d'Oka, l'initiateur a présenté une nouvelle demande d'approbation à l'ONÉ concernant la nouvelle section considérée dans le parc. Cette nouvelle demande, qui déclenchait l'application de la procédure québécoise, a également été approuvée par l'ONÉ en juillet 2004.

En plus de contribuer à améliorer la qualité de l'environnement en permettant la production de carburant à plus basse teneur en soufre, le projet aura des effets bénéfiques sur l'industrie pétrolière du Québec selon le secteur énergie du MRNFP.

Pour l'ensemble de ces considérations, l'équipe d'analyse estime que le projet d'accroissement de la capacité de l'oléoduc de PTNI est justifié.

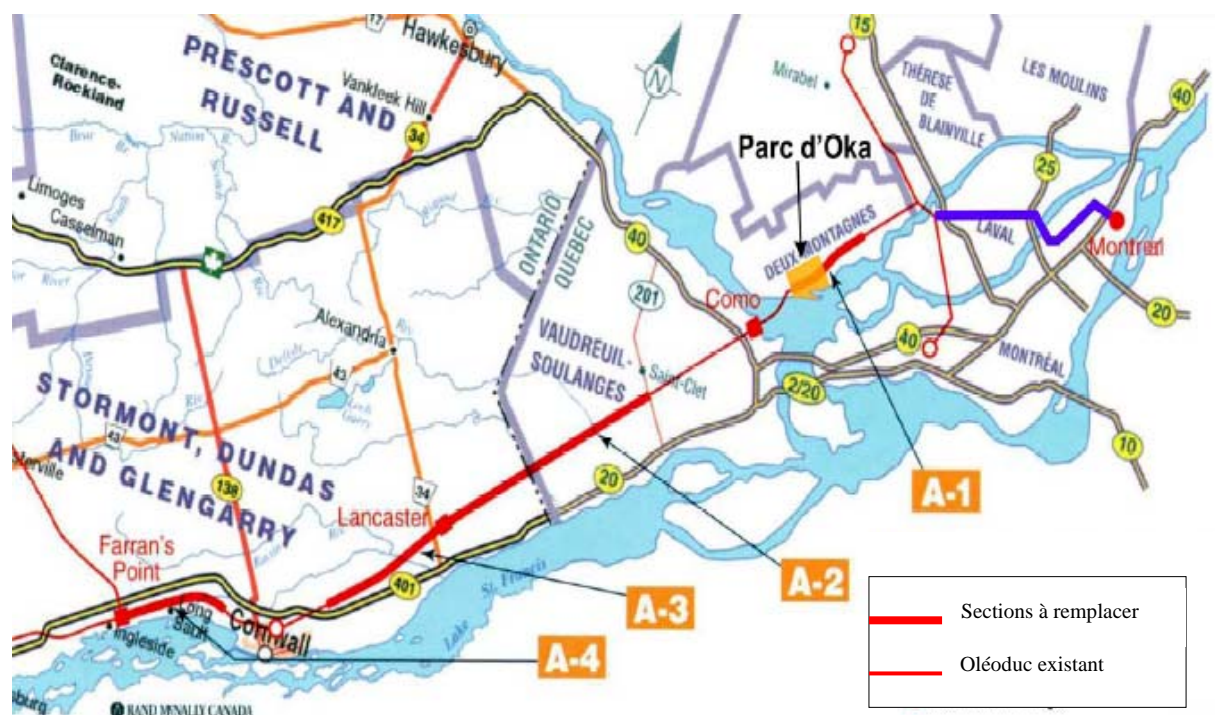
2.2 Analyse des variantes

Au départ, l'intention de l'initiateur était d'utiliser son emprise existante pour le remplacement des sections de la conduite pour l'ensemble du projet. La Loi sur les parcs, administrée par le MRNFP, ne permet pas le passage d'un oléoduc dans un parc sauf si l'infrastructure était déjà en place avant la création du parc. La conduite actuelle de PTNI date de 1952 alors que le parc d'Oka a obtenu son statut de parc de récréation en 1990 et est devenu le parc national d'Oka en 2001. À la suite de l'annonce du projet, le MRNFP (alors Société de la Faune et des Parcs) s'est objecté à la réutilisation de l'emprise existante dans le parc pour le passage de la nouvelle conduite. Les motifs invoqués étaient principalement que le milieu caractérisant l'emprise de PTNI dans les limites du parc a beaucoup évolué depuis 1952. Le milieu actuel se caractérise notamment par la présence de zones marécageuses et d'écosystèmes forestiers de valeur de même que par la présence de nombreux spécimens d'espèces floristiques rares. Une nouvelle intervention dans ce milieu provoquerait un impact majeur dans un secteur considéré très sensible par les gestionnaires du parc.

Étant donné que PTNI dispose d'une servitude et que le MRNFP excluait l'expropriation à l'extérieur du parc notamment en raison des coûts considérables qui y seraient associés, des

rencontres et des discussions entre le MRNFP, la Société des établissements de plein-air du Québec (SÉPAQ) et PTNI ont conduit à l'élaboration d'un nouveau tracé à l'intérieur du parc ayant pour effet premier d'éviter les zones sensibles en se situant principalement en bordure d'une route existante, la route des Collines. L'initiateur a donc basé son étude d'impact sur la comparaison entre le tracé actuel et le tracé alternatif et a justifié son choix de retenir ce dernier pour le passage de la nouvelle conduite.

Figure 1 : Localisation du projet

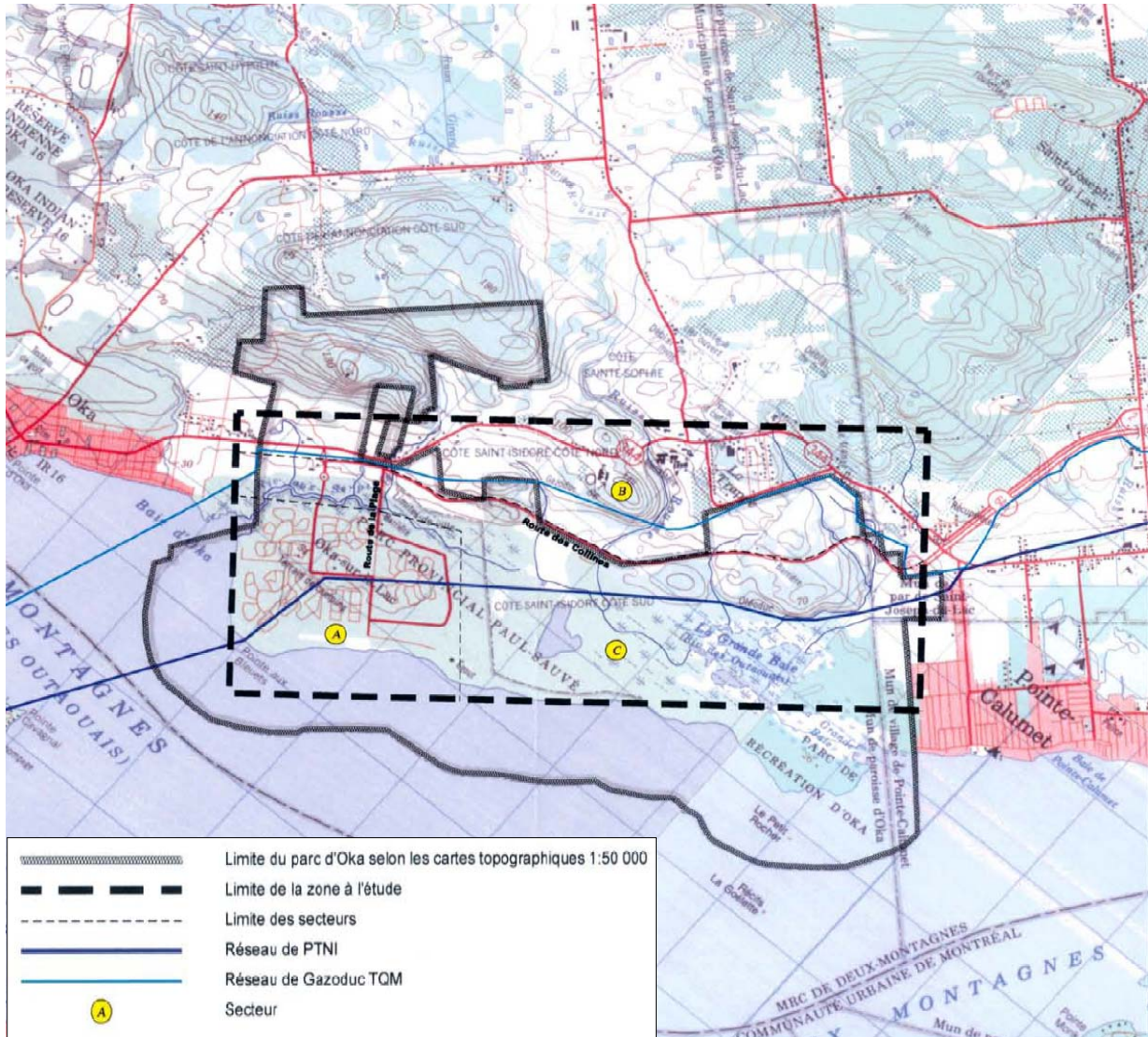


Source : Étude d'impact

À l'automne 2003, le MRNFP, gestionnaire du parc, estimait avoir la capacité juridique pour déplacer l'assiette de la servitude de TPNI vers la route des Collines sur environ la moitié de sa longueur. Compte tenu de la présence de lots distincts le long de la route des Collines et de certaines restrictions de la *Loi sur les parcs*, une modification à cette loi devait être apportée afin de pouvoir déplacer l'oléoduc tout en reconduisant le droit de servitude de TPNI sur l'ensemble du nouveau tracé. La *Loi sur les parcs* a été amendée en juin 2004 afin de permettre le déplacement de la servitude.

Toutefois plusieurs participants à l'audience publique ont remis en question la légalité de procéder à un changement de tracé à l'intérieur des limites du parc et même la légalité de procéder au remplacement de la conduite actuelle par une conduite d'un diamètre plus grand à l'intérieur de l'emprise existante. Nous estimons pour notre part qu'il revient au MRNFP, gestionnaire de la *Loi sur les parcs*, de même qu'à l'initiateur de projet, qui doit rendre des comptes sur les aspects légaux de son projet à l'ONÉ, d'établir la légalité de procéder à une modification de servitude pour le remplacement de la conduite existante à l'intérieur du parc national d'Oka.

Figure 2 : Zone d'étude



Source : étude d'impact

Lors de l'audience publique, plusieurs intervenants ont reproché à l'initiateur de ne pas avoir considéré de tracés permettant d'éviter complètement le parc d'Oka. Selon PTNI, d'autres options que le remplacement le long de la route des Collines ont été considérées mais celles-ci présentaient des contraintes techniques, environnementales et économiques significativement plus importantes. Le contournement du parc peut s'effectuer par le nord ou par le sud. La figure 2 permet de visualiser la zone d'étude du projet et les limites du parc d'Oka. L'initiateur a mentionné avoir notamment considéré la possibilité de longer la route 344 au nord du parc. Des contraintes liées à l'espace disponible, à la topographie, à l'acquisition de nouvelles servitudes, à l'utilisation du sol, aux coûts et délais additionnels et surtout aux objections du ministère des

Transports (MTQ) rendent cette solution pratiquement irréalisable pour PTNI. Le contournement du parc par le sud n'est possible que par le lac des Deux Montagnes ce qui présente des contraintes en terme de répercussions environnementales en plus des coûts impliqués qui rendraient également cette solution irréalisable. Enfin, il faut souligner que la section de la conduite actuelle qui passe dans le lac des Deux Montagnes ne sera pas remplacée dans le cadre du projet (la vitesse de transport en sera cependant augmentée). Cette situation implique qu'un éventuel tracé contournant le parc par le nord devrait nécessairement y pénétrer de nouveau de façon à rejoindre la conduite existante avant la traversée du lac.

Considérant l'ensemble de l'argumentation qui nous a été soumise et en se basant sur la directive qui stipule notamment que l'initiateur doit sélectionner les variantes les plus pertinentes au projet, en insistant sur les éléments distinctifs susceptibles d'intervenir dans le choix de la variante optimale, tant sur les plans environnemental et social que technique et économique, et que cet exercice peut aboutir au choix d'une seule variante, l'équipe d'analyse est d'avis que la démarche proposée par PTNI est acceptable.

Les sections qui suivent présentent une brève description des milieux concernés par le tracé actuel et le tracé alternatif et une appréciation de l'analyse comparative effectuée par l'initiateur. La figure 3 présente la localisation des deux tracés considérés.

2.2.1 Le tracé actuel

Le tracé actuel totalise une longueur de 5,4 kilomètres et traverse le terrain de camping, un secteur boisé renfermant des sentiers pédestres et de ski de fond ainsi qu'une piste cyclable, et ce, jusqu'au lac de la Sauvagine. Par la suite, le tracé traverse les secteurs humides du ruisseau Rousse et de la Grande Baie. Ce secteur est occupé par des marais et des peuplements de feuillus sur stations humides tels que l'érable argenté, l'érable rouge, le frêne noir et l'orme d'Amérique. Il s'agit d'un secteur des plus intéressants sur le plan des habitats. En effet, selon les inventaires, 34 espèces végétales menacées, vulnérables ou susceptibles d'être désignées ont été observées dans la zone d'étude et près d'une centaine de localisations de ces espèces ont été observées sur ou près du tracé actuel.

2.2.2 Le tracé alternatif

Le tracé alternatif emprunte le côté ouest de la route de la Plage à l'intérieur des limites du terrain de camping. Dans cette section, le tracé traverse un secteur humide en bordure de la rivière aux Serpents, puis une friche herbacée, avant d'atteindre la route des Collines. Il longe ensuite le tracé nord de l'emprise de cette route des Collines en demeurant entre la voie de roulement de la route et le fossé de drainage sauf pour la traversée du ruisseau Rousse qui se fera par la méthode de barrage et buses pour canaliser l'eau de part et d'autre de la zone de travail. Ensuite, vers la fin de la route des Collines, le tracé traverse en direction sud cette route pour rejoindre l'emprise actuelle. Ce tracé totalise 6,6 kilomètres.

2.2.3 Analyse comparative et tracé retenu

L'initiateur a procédé à l'analyse comparative des tracés en fonction des éléments sensibles du milieu et d'une appréciation des impacts. La méthode permet de compiler pour chacun des tracés l'importance des principaux impacts résiduels sur le milieu physique, sur les habitats naturels de

la flore et de la faune, sur les travaux de construction et d'exploitation et sur le milieu socio-économique de ce milieu. Une synthèse est présentée dans l'étude d'impact de façon à comparer le rendement environnemental d'un tracé par rapport à l'autre.

Au niveau du milieu physique, le tracé actuel traverse un aquifère à potentiel élevé sur 55 % du tracé alors qu'il est de seulement 17 % pour le tracé alternatif. De plus, le tracé actuel est situé en zone inondable sur une distance de près de 2,9 kilomètres alors qu'il empiète sur seulement 0,5 kilomètre pour le tracé alternatif. En somme, le tracé alternatif apparaît comme le tracé à privilégier en regard des contraintes physiques.

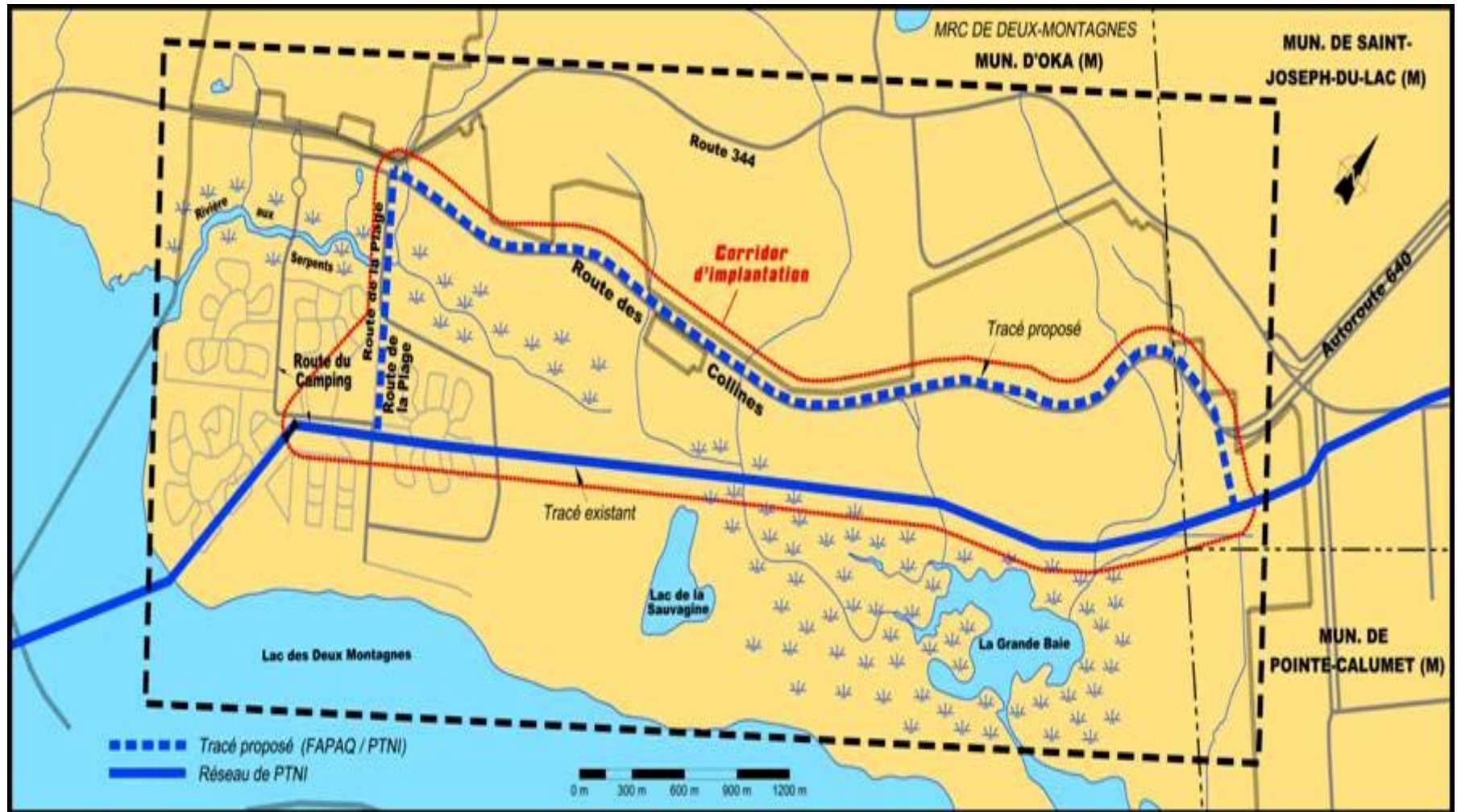
Sur le plan des habitats naturels pour la flore et la faune, mentionnons d'abord que le tracé alternatif est celui qui présente la plus courte distance en milieu boisé. D'ailleurs, il n'y aura aucun déboisement requis sauf la coupe de quelques arbres dans le secteur du ruisseau Rousse. Par ailleurs, le tracé actuel est presque entièrement en milieu boisé. Il longe des peuplements de pin blanc accompagnés de beaux spécimens de chêne blanc. De plus, un inventaire de la flore, réalisé spécifiquement pour ce projet, a permis d'identifier plus d'une centaine de nouveaux spécimens à statut précaire près du tracé actuel. Plus d'une vingtaine de localisations nécessiteraient des mesures de protection ou d'atténuation alors que seulement trois nécessiteraient de telles mesures pour le tracé alternatif. En ce qui concerne la faune, le tracé alternatif croisera deux cours d'eau, soit le ruisseau Rousse et la rivière aux Serpents dont les communautés de poissons observées sont constituées d'espèces tolérantes communes comme par exemple le mulot à cornes, le ventre-pourri, le crapet-soleil, le meunier noir, l'épinoche à cinq épines et le grand brochet. À peu près les mêmes espèces se retrouvent au niveau des traversées des cours d'eau pour le tracé actuel. Enfin, concernant les amphibiens et les reptiles, le tracé alternatif borde deux sites de ponte utilisés par des tortues. Néanmoins, les espèces sont communes et le site directement touché n'implique qu'un seul nid.

En somme, sur le plan biologique, les deux tracés empruntent des milieux forts différents. Le tracé alternatif sur le bord de la route des Collines touche à un habitat de moindre qualité alors que le tracé actuel constitue un écotone beaucoup plus riche en faune et en flore, ce qui s'avère un aspect intéressant pour un parc national. Ce tracé côtoie la zone de préservation située à l'est du parc alors que le tracé alternatif ne traverse aucune zone de préservation. Le tracé alternatif est préférable et constitue donc le tracé de moindre impact au niveau des habitats de la flore et de la faune.

Il importe également de souligner que le choix du tracé alternatif permettra la régénération progressive des écosystèmes fragiles de l'emprise actuelle. En ce sens, la réalisation du projet s'avère préférable comparativement au fait de ne rien faire du tout pour la qualité de l'environnement du parc.

En rapport avec la construction, l'exploitation et l'entretien, mentionnons que le tracé actuel ne présente pas de problématique particulière au plan de l'ingénierie, par contre la présence de deux secteurs humides pourrait être problématique lors de la construction et de l'entretien à cause d'une faible capacité portante du sol. Ainsi, malgré le fait que le tracé alternatif soit environ 1,7 kilomètre plus long que le tracé actuel, ce dernier pourrait s'avérer problématique lors de la construction. Le tracé alternatif présente l'avantage de bénéficier généralement de meilleures conditions de terrain et d'espace et s'avère préférable au tracé actuel à cet égard.

Figure 3 : Localisation des tracés



Source : Présentation du projet par l'initiateur

Au chapitre socio-économique, le tracé alternatif a été considéré à la demande des autorités du parc national d'Oka. Cette emprise à l'intérieur du parc constitue une préoccupation majeure tant sur le plan environnemental que sur le plan social. En plus de s'inscrire dans les grandes orientations de développement de la MRC de Deux-Montagnes au niveau des services d'utilité publique, le tracé alternatif est à privilégier sur le plan socio-économique puisqu'il répond aux préoccupations du milieu.

En résumé, selon l'évaluation globale, le tracé alternatif constitue le tracé le plus avantageux sur les plans environnemental, technique et socio-économique et rencontre les préoccupations des autorités du parc national d'Oka.

L'équipe d'analyse estime que l'analyse comparative des deux tracés a été réalisée dans les règles de l'art. Nous sommes d'accord avec le choix du tracé alternatif puisqu'il répond aux préoccupations du milieu et occasionnera moins d'impacts sur le milieu récepteur.

2.3 Enjeux environnementaux

Les principaux enjeux imputables à la construction et à la présence de cet oléoduc concernent la traversée de cours d'eau, la perturbation de la flore et de la faune en milieux terrestre et riverain, les activités du parc national d'Oka et le plan des mesures d'urgence.

2.3.1 La protection de la qualité des cours d'eau et de ses habitats

Pour traverser six des huit cours d'eau situés sur le tracé, l'initiateur prévoit installer la conduite au-dessus des ponceaux qui passent sous la route des Collines. En fait, la conduite restera dans l'emprise de la route et ces cours d'eau ne seront pas perturbés.

Les deux cours d'eau qui seront traversés en passant sous le lit sont la rivière aux Serpents et le ruisseau Rousse. Ces cours d'eau devaient initialement être franchis en utilisant la méthode de barrage et buses pour canaliser l'eau de part et d'autre de la zone de travail. Cette méthode a l'avantage de limiter la charge sédimentaire, mais on utilisera quand même une barrière à sédimentation en aval pour minimiser les effets. Lors de l'audience publique, l'initiateur a précisé, qu'à la suite des discussions avec l'entrepreneur, il a été décidé de procéder à un forage horizontal pour la traversée de la rivière aux Serpents. Cette technique permet d'éviter toute atteinte au cours d'eau et à ses rives. Cependant, de concert avec les gestionnaires du parc, l'initiateur s'est engagé à mettre à profit la présence de la machinerie pour remplacer le ponceau existant qui traverse la rivière aux Serpents et à appliquer les mesures nécessaires pour protéger le cours d'eau pendant ces travaux.

Sur le plan faunique, ces deux cours d'eau offrent un habitat propice pour certaines espèces de poissons. Ce sont surtout des espèces tolérantes dites d'eau chaude, telles qu'énumérées dans la première partie du présent rapport. Ces espèces ne devraient pas être perturbées par les travaux puisque ceux-ci seront réalisés à la fin de l'automne ou à l'hiver, ce qui correspond au moment propice pour effectuer la traversée de tels cours d'eau puisqu'il n'y aura aucune interférence avec les périodes de fraie et d'alevinage des espèces relevées. Pour la traversée du ruisseau Rousse, la technique de l'installation de buses permet le passage de la faune aquatique. Comme autre mesure, il y aura une remise en état des rives par la mise en place d'un paillis pour

stabiliser les talus et par un ensemencement et la plantation d'arbustes d'espèces indigènes au territoire.

En somme, l'impact résiduel sur la qualité des deux principaux cours d'eau et de ses habitats sera mineur ou nul considérant les techniques utilisées et les mesures d'atténuation qui seront mises en application.

L'équipe d'analyse est d'avis que les impacts résiduels sur les deux principaux cours d'eau sont acceptables.

2.3.2 La protection de la flore et de la faune

Concernant la végétation à statut particulier, l'inventaire de terrain dans le voisinage immédiat du tracé retenu a permis d'identifier une espèce vulnérable, six espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables et deux espèces peu communes réparties en douze localisations. Parmi celles-ci, trois localisations sont suffisamment près de la zone des travaux. Malgré qu'elles sont hors de la zone des travaux, l'initiateur installera des clôtures de protection afin d'éliminer tout risque d'impact sur ces plantes.

En rapport avec la faune, l'information disponible indique que six espèces d'amphibiens et de reptiles à statut particulier ont été observées à l'intérieur des limites du parc et que quatre autres pourraient potentiellement être présentes. Toutefois, l'inventaire du milieu le long du tracé retenu a révélé que seulement deux sites de ponte sont utilisés par deux espèces communes, soit la tortue peinte et la chélydre serpentine. Si des nids sont présents sur les superficies visées pour les travaux, il est prévu avec les autorités du parc de protéger ces nids avec des clôtures ou de les déplacer vers des lieux plus sécuritaires.

Enfin, les travaux risquent de perturber un habitat pour le rat musqué dans le secteur de la rivière aux Serpents. Comme mesure, il y aura une remise en état de cet habitat.

L'équipe d'analyse est d'avis que les impacts sur la flore et la faune en milieux terrestre et riverain sont acceptables compte tenu des différentes mesures d'atténuation.

2.3.3 Les impacts sur les activités du parc national d'Oka

Le parc national d'Oka offre des activités de plein air à longueur d'année dont les principales sont le camping de mai à octobre, la randonnée pédestre, la randonnée en vélo, le vélo de montagne, la baignade, le nautisme, l'observation et l'interprétation de la nature et le ski de randonnée. Les principaux inconvénients anticipés lors de la construction sont reliés à l'accessibilité des sites de récréation et aux dérangements causés par le bruit lors des travaux qui devraient durer un mois et demi. Compte tenu de l'absence de la clientèle estivale du parc lors des travaux, l'impact sera moindre de fermer la route du Camping et la route de la Plage lors des travaux alors qu'une voie de la route des Collines sera fermée jusqu'à 12 h et après 16 h. Certains jours, lors de la mise en fouille de la conduite, la route sera fermée toute la journée. Comme autre mesure, on assurera une signalisation adéquate pour indiquer la fermeture des routes et la présence des travailleurs. De plus, il y aura une remise en état de la chaussée et des accotements selon les normes relatives à la construction de route.

Pour associer le milieu régional au développement et à la gestion du parc national d'Oka, il existe une table d'harmonisation. Elle est représentative du milieu et regroupe dix représentants de divers organismes. Lors de la réunion régulière du 27 janvier 2004, la table d'harmonisation a unanimement résolu ce qui suit :

« Afin d'éviter des dommages permanents au milieu humide situé dans l'emprise actuelle de PTNI, les membres de la Table d'harmonisation du parc national d'Oka et les spécialistes recommandent que le tracé du nouveau pipeline de PTNI emprunte dorénavant l'accotement de la route des Collines. »

Cependant, sur cette table d'harmonisation, les comités de citoyens d'Oka et de Deux-Montagnes ne sont pas représentés. Pour permettre à ces deux comités de se faire entendre et d'exprimer leurs préoccupations, il serait bon que l'initiateur forme un comité de vigilance avec ces groupes pour la durée des travaux. Le comité pourra également s'assurer que tous les engagements pris soient respectés.

La réalisation du projet aura des impacts positifs sur l'économie locale. D'abord, il contribuera de façon positive à cette économie en privilégiant le secteur des biens et services et ensuite par des retombées économiques qui toucheront la Municipalité d'Oka et la commission scolaire grâce à des revenus supplémentaires de taxes puisque la nouvelle conduite aura une valeur supérieure.

L'équipe d'analyse est d'avis que les impacts de la construction de cette conduite sur les activités du parc sont acceptables et que l'économie locale bénéficiera des retombées de cette construction. L'équipe d'analyse est également d'accord avec la résolution adoptée par la table d'harmonisation. Toutefois, une condition du décret devrait obliger l'initiateur à créer un comité de vigilance pour la durée des travaux de construction et de remise en état des lieux.

2.3.4 La sécurité du public et des installations

L'initiateur reconnaît que le transport de produits pétroliers par oléoduc présente un certain niveau de risque d'accident et qu'une fuite pourrait avoir des conséquences sur l'environnement. L'initiateur a donc mis en place une série de mesures d'urgence afin d'atténuer les conséquences d'un tel événement. Les principales mesures sont les suivantes :

- disponibilité d'un logiciel de détection de fuite intégré au système de surveillance;
- installation de vannes de sectionnement contrôlées à distance;
- disponibilité du personnel de terrain à tous les jours de l'année;
- maintien d'un manuel des procédures d'urgence;
- programme de formation des intervenants municipaux.

En plus de ces mesures, l'initiateur a élaboré des plans d'intervention spécifiques pour des situations où l'oléoduc traverse ou est adjacent à des cours d'eau importants ou à des infrastructures municipales pouvant être affectées en cas d'accident. Ce plan d'intervention permet au personnel qui doit procéder à l'intervention d'urgence d'identifier rapidement les

mesures à prendre pour assurer la protection des éléments sensibles importants. Il existe donc un manuel de références qui traite de la gestion des activités reliées à la sensibilisation du public et l'intervention en urgence. De plus, étant sous la juridiction de l'Office national de l'énergie, l'initiateur doit répondre aux exigences du *Règlement sur les pipelines terrestres* qui réfèrent au manuel des mesures d'urgence et du programme d'éducation permanente à l'intention des services de police et d'incendie.

Spécifiquement pour le secteur du parc national d'Oka, l'initiateur prévoit discuter avec les représentants des gestionnaires du parc quant aux mesures qui pourraient être prises pour alerter efficacement les usagers du camping en cas d'accident et prévoir les mécanismes permettant d'assurer une évacuation au besoin.

L'équipe d'analyse est d'avis que l'initiateur a tous les outils nécessaires pour intervenir efficacement en cas d'accident sur la conduite. D'ailleurs, le ministère de la Sécurité publique considère que le plan des mesures d'urgence de l'initiateur correspond à ses attentes.

2.3.5 Autres projets pouvant affecter le parc d'Oka

Lors de la première partie de l'audience publique, plusieurs intervenants ont manifesté une inquiétude quant aux effets cumulatifs de différents projets susceptibles d'affecter le parc national d'Oka en plus du projet d'oléoduc de PTNI. Ces inquiétudes ont été reprises dans plusieurs des mémoires présentés à la deuxième partie de l'audience. Les deux projets les plus fréquemment évoqués à cet égard sont le projet d'ouvrage de captage d'eau de Saint-Joseph-du-Lac et de Pointe-Calumet à l'intérieur des limites du parc et le projet d'une mine de niobium qui serait localisé à près de deux kilomètres au nord des limites du parc.

Projet de captage d'eau potable

Lors de la réalisation de l'étude d'impact, un projet de captage d'eau potable était prévu dans le parc afin d'approvisionner les réseaux d'aqueduc de Saint-Joseph-du-lac et de Pointe-Calumet. L'inquiétude manifestée était liée aux impacts cumulatifs de la réalisation de ces travaux et de ceux de l'implantation de l'oléoduc. Or le projet de captage d'eau est actuellement complété, à la suite d'une autorisation de la direction régionale du MENV. Des installations de captage constituées de 8 puits ont été mises en place en bordure du lac des Deux Montagnes et un aqueduc d'une longueur de 5 km a été implanté à partir d'un bâtiment de service jusqu'aux limites du parc. Cet aqueduc longe en partie la route des Collines, tout comme le projet d'oléoduc de PTNI. Ce dernier projet étant prévu le long de l'accotement nord de la route, l'aqueduc a été installé le long de l'accotement sud de la route. Il n'y a donc pas d'interaction entre les deux projets étant donné que les travaux de la mise en place de l'aqueduc ont été complétés dans une emprise distincte. À la demande des autorités du parc, l'aqueduc a été localisé sous une piste cyclable et sous l'accotement de la route ce qui fait qu'il n'a nécessité que très peu de déboisement; le seul boisé situé sur son parcours ayant été traversé en forage horizontal sur une distance de 300 mètres. Nous avons pu constater lors d'une visite de terrain que les impacts résiduels de la réalisation du projet de captage d'eau devraient être mineurs lorsque la remise en état des lieux, perturbés par les travaux, aura été complétée.

Projet de mine de niobium

Une entreprise minière effectue des démarches pour l'obtention de droits relatifs à l'exploitation de gisements minéralisés de niobium, dans un site localisé à environ deux kilomètres au nord de la limite du parc, à proximité d'une ancienne mine de colombium. Plusieurs participants à l'audience ont exprimé leurs préoccupations quant aux effets cumulatifs de ce projet avec ceux du remplacement de l'oléoduc sur l'environnement du parc d'Oka. Il faut d'abord mentionner que ce projet, qui a fait l'objet d'études diverses au cours des dernières années, n'est toujours pas autorisé par la direction régionale du MENV.

Les impacts potentiels d'un tel projet sont de nature très différente de ceux reliés à l'implantation et l'exploitation d'un pipeline. Ils concernent davantage les rejets liquides ou atmosphériques. À cet égard, il a été établi que les eaux de rejet des opérations de la mine auraient pour effet de tripler le débit d'étiage du ruisseau Rousse, soit une augmentation de l'ordre de 26 l/s. Il s'agit toutefois d'une très faible augmentation par rapport au débit moyen et, a fortiori, au débit de crue du ruisseau Rousse, qui draine un bassin versant d'une vingtaine de kilomètres carrés. L'impact potentiel pourrait être lié à une certaine contribution à l'érosion des berges en période d'étiage qui auraient été mises à nue lors de la mise en place de l'oléoduc. La remise en état des berges à la suite de l'implantation de la conduite sous le ruisseau permettra de limiter ces impacts étant donné que le milieu pourra se régénérer bien avant une éventuelle augmentation du débit du ruisseau imputable aux activités de la mine projetée, qui n'a pas été approuvée à ce jour. Quant aux autres activités de la mine qui pourraient avoir une certaine influence ou interaction avec la présence de la conduite, telles les activités de dynamitage, la distance entre la mine projetée et le tracé de l'oléoduc offre une zone tampon suffisante.

Une attention particulière devra être apportée à la remise à l'état des berges et des talus bordant le ruisseau Rousse et l'efficacité des mesures mises en place devra être démontrée dans le rapport de suivi qui devrait être déposé un an après la fin des travaux.

2.4 Autres considérations

2.4.1 Tests hydrostatiques

Afin de vérifier l'étanchéité des soudures de l'oléoduc avant son utilisation, l'initiateur procède au remplissage de la conduite avec de l'eau. Une pression de 1,25 fois la pression maximale d'opération est appliquée sur le liquide pendant une durée de 8 heures. Si la pression diminue, on procédera à la réparation des anomalies. Dans ce cas-ci, l'eau requise pour ces tests proviendra du lac des Deux Montagnes par pompage. Il est prévu que la conduite sera remplie et vidée à l'endroit où les travaux du projet commencent, c'est-à-dire à la vanne de sectionnement. Lors du rejet de cette eau, l'initiateur ne prévoit pas d'impacts sur le milieu parce que l'eau n'est pas contaminée (la conduite est propre) et que le rejet sera contrôlé pour respecter les normes dans le réseau pluvial du parc.

2.4.2 Mise hors service de l'oléoduc existant

Concernant la conduite existante, elle sera évidemment laissée en place afin de ne pas perturber le milieu. Dans son étude d'impact l'initiateur mentionne que la conduite sera vidée entièrement

de son produit à l'aide de cochonnets et d'azote. La canalisation sera isolée par la mise en place de bouchons de béton maigre. Ce type de bouchons sera également introduit dans la conduite localisée en milieu humide pour maintenir celle-ci à son niveau actuel.

2.4.3 Programme de surveillance

Pendant la phase construction, l'initiateur assurera une surveillance environnementale des travaux par des spécialistes en la matière. Les principaux éléments qui seront surveillés sont les suivants :

- la protection des boisés dans le secteur des routes du Camping et de la Plage;
- la traversée de la rivière aux Serpents et du ruisseau Rousse;
- la protection des arbustes, des arbres et des plantes à statut précaire en bordure des routes du Camping, de la Plage et des Collines;
- les sites de ponte de la chélydre serpentine et de la tortue peinte;
- le captage et la disposition des eaux utilisées pour les tests hydrostatiques.

À la suite des travaux et de la remise en état final du tracé, l'initiateur s'engage à déposer un rapport de surveillance environnementale au ministère de l'Environnement faisant état du déroulement des travaux et des problèmes rencontrés, s'il y lieu, lors de la mise en application des mesures d'atténuation.

L'équipe d'analyse est d'avis que le programme de surveillance est adéquat et que le rapport qui sera déposé à la fin des travaux au ministère de l'Environnement devrait répondre aux exigences de la directive.

2.4.4 Programme de suivi

Le programme de suivi environnemental qui sera mis en place a pour but de vérifier sur le terrain la justesse de l'évaluation des certains impacts et l'efficacité de certaines mesures d'atténuation prévues et pour lesquelles subsistera une incertitude à la fin des travaux.

L'initiateur entend effectuer un suivi sur les éléments suivants :

- la stabilité du lit, des berges et des talus de la rivière aux Serpents et du ruisseau Rousse;
- les conditions de l'habitat à la traversée et en aval de la rivière aux Serpents et du ruisseau Rousse;
- la stabilité et la qualité de la végétation du fossé en bordure de la route des Collines;
- l'état des sites de ponte des tortues;
- l'état de la végétation à statut particulier que l'on retrouve à trois endroits près de la zone des travaux.

Si le suivi permet de noter une dégradation de ces éléments, il y aura un mécanisme d'intervention pour procéder aux corrections nécessaires.

L'équipe d'analyse est d'avis que le programme de suivi est adéquat mais il serait préférable d'exiger dans le décret que l'initiateur dépose au ministre de l'Environnement, au plus tard un an après la fin des travaux, un rapport de suivi environnemental faisant état de l'efficacité des mesures d'atténuation appliquées et des correctifs à mettre en place si nécessaire.

CONCLUSION

L'analyse environnementale du projet de construction d'une section d'oléoduc à l'intérieur d'une nouvelle emprise dans le parc national d'Oka a été effectuée à partir de l'étude d'impact finale déposée par PTNI le 18 février 2004, des commentaires reçus par le biais d'une consultation intra et interministérielle et des autres documents déposés en cours d'analyse du projet.

La conclusion comprend le jugement de l'équipe d'analyse quant à l'acceptabilité environnementale et les principales recommandations. L'acceptabilité environnementale de ce projet doit considérer l'interrelation des enjeux dont il a été question dans la section précédente. Cette analyse doit aussi tenir compte du contexte général du projet. De cette analyse émerge un certain nombre de constats qui orientent la recommandation de l'équipe d'analyse. Les constats relatifs à l'acceptabilité environnementale de ce projet peuvent être regroupés en trois thématiques.

Premièrement, un constat relatif à la raison d'être de ce projet :

- la démonstration sur la raison d'être de ce projet par l'initiateur est claire. Il s'agit d'un projet justifié afin de répondre à la demande et d'offrir des produits pétroliers présentant des qualités environnementales supérieures.

Deuxièmement, des constats relatifs au choix du tracé :

- une analyse comparative des deux tracés a été réalisée. Cette évaluation a été faite dans les règles de l'art. La valeur exceptionnelle accordée au milieu humide dans le tracé actuel fait en sorte que cette composante doit être protégée pour respecter le secteur de conservation du parc;
- le choix du tracé retenu par l'initiateur est acceptable sur le plan environnemental et constitue le meilleur choix puisque des travaux dans le tracé existant auraient des conséquences désastreuses sur le parc national d'Oka.

Troisièmement, des constats relatifs à l'acceptabilité environnementale du projet soumis :

- les impacts résiduels sur les deux principaux cours d'eau ainsi que les impacts sur la flore et la faune en milieux terrestre et riverain sont acceptables compte tenu des techniques utilisées et des différentes mesures d'atténuation;
- les travaux de construction risquent de perturber certaines activités du parc, mais plusieurs mesures d'atténuation sont prévues;
- en cas d'accident sur la conduite, l'initiateur a développé un plan des mesures d'urgence adéquat pour intervenir efficacement;
- les programmes de surveillance et de suivi sont adéquats; cependant l'initiateur devra déposer au ministre de l'Environnement, au plus tard un an après la fin des travaux, un rapport de suivi environnemental.

Compte tenu de l'analyse des enjeux et des constats énoncés précédemment, l'équipe d'analyse est d'avis que le projet de construction de l'oléoduc à l'intérieur d'une nouvelle emprise dans le parc national d'Oka est acceptable sur le plan environnemental et qu'un certificat d'autorisation peut être délivré en faveur de Pipelines Trans-Nord inc. afin de réaliser ce projet.

Original signé par :

Denis Talbot
Chargé de projet
Service des projets en milieu terrestre

RÉFÉRENCES

PIPELINES TRANS-NORD INC. *Avis de projet*, novembre 2003, 16 p.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Directive du ministre de l'Environnement indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, mars 2003, 22 p.

PIPELINES TRANS-NORD INC. *Augmentation de la capacité du réseau, Secteur du parc national d'Oka, Étude d'impact sur l'environnement, Volume 1, Rapport principal*, préparé par Urgel Delisle & associés inc., février 2004, pagination multiple;

PIPELINES TRANS-NORD INC. *Augmentation de la capacité du réseau, Secteur du parc d'Oka, Étude d'impact sur l'environnement, Volume 2, Documents annexes*, préparés par Urgel Delisle & associés inc., février 2004, pagination multiple;

PIPELINES TRANS-NORD INC. *Augmentation de la capacité du réseau, Secteur du parc d'Oka, Étude d'impact sur l'environnement, Résumé, Documents annexes*, préparés par Urgel Delisle & associés inc., février 2004, pagination multiple.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, février 2004, 4 pages.

Cadre législatif et réglementaire québécois en relatif à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement :

- Loi sur la qualité de l'environnement, LRQ, c. Q-2 (chapitre I).
- Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement, RRQ, 1981, c. Q-2, r. 9.
- Règles de procédures relatives au déroulement des audiences publiques, RRQ, 1981, c. Q-2, r. 19.
- Règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement, D. 1529-93 (1993) 125 G.O. II, 7766 [c. Q-2, r. 1.001].

ANNEXES

ANNEXE 1 : Principales constatations du rapport d'enquête et d'audience du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Avis 1 – *La commission est d'avis que la présence de l'oléoduc dans l'emprise existante, son entretien et son inspection, et les risques d'un déversement accidentel de produits pétroliers dans la principale zone de préservation du parc national d'Oka constituent une atteinte à l'intégrité écologique et au rétablissement à long terme de ce milieu légalement protégé à des fins de conservation.*

Avis 2 – *La commission est d'avis que le remplacement de l'oléoduc dans l'emprise existante perturberait de manière inacceptable un milieu en voie de rétablissement, comportant des habitats fauniques désignés, riches en espèces fauniques et floristiques rares ou fragiles.*

Avis 3 – *La commission est d'avis qu'un contournement de l'oléoduc par le sud ou par le nord du parc national d'Oka entraînerait vraisemblablement des impacts environnementaux plus importants sur les milieux naturel et humain que ceux associés à son déplacement le long des routes du parc national d'Oka.*

Avis 4 – *La commission est d'avis que le remplacement de l'oléoduc dans l'emprise existante entraînerait des impacts inacceptables sur le milieu naturel par rapport à ceux de la solution proposée par les autorités du parc national d'Oka qui consiste à utiliser les emprises des routes du parc national d'Oka.*

Avis 5 – *La commission est d'avis que les travaux dans le milieu humide de la rivière aux Serpents doivent être exécutés à l'automne ou au cours de l'hiver pour y minimiser les impacts. De plus, la qualité de la remise en état des lieux au printemps suivant constitue un facteur déterminant pour une restauration rapide de ce type de milieu.*

Avis 6 – *La commission est d'avis que la proposition de la Société de la faune et des parcs du Québec et du promoteur de déplacer l'oléoduc à l'intérieur des emprises de route du parc constitue une solution acceptable sur le plan environnemental. Cette solution est plus appropriée que celles qui font appel à un contournement du parc, ou celle impliquant l'augmentation du diamètre de la conduite dans l'emprise existante située dans une zone de préservation.*

Avis 7 – *La commission est d'avis que, dans le cas du projet d'oléoduc de Pipelines Trans-Nord, il ne devrait pas y avoir d'effets cumulatifs perceptibles sur le milieu, compte tenu des mesures d'atténuation proposées.*

Avis 8 – *La commission est d'avis que le ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs devrait mettre au point des outils de suivi des effets globaux des activités ayant cours dans le parc national d'Oka et de celles susceptibles d'avoir un impact sur celui-ci.*

Avis 9 – La commission est d’avis que la réalisation du projet de modification du tracé de l’oléoduc constituerait une amélioration par rapport à la situation générale du parc national d’Oka en matière d’intégrité écologique.

Avis 10 – La commission est d’avis que, pour assurer les missions de conservation et de récréation extensive des parcs nationaux, il serait opportun de prévoir un processus d’évaluation environnementale propre aux projets et aux activités envisagés dans les parcs nationaux du Québec et à ceux susceptibles d’y avoir un impact.

Avis 11 – La commission est d’avis que les projets d’infrastructures et les activités envisagés dans les parcs nationaux ou qui sont susceptibles d’avoir un effet sur leur intégrité écologique pourraient être soumis à la table d’harmonisation prévue pour chacun des parcs nationaux du Québec, qui produirait alors un avis au ministre responsable de la faune et des parcs avant que celui-ci ne rende une décision sur le sujet.

Annexe 2 : Liste des unités du MENV, des ministères et des organismes gouvernementaux consultés

L'évaluation environnementale a été réalisée par le Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales en collaboration avec les unités administratives concernées du ministère de l'Environnement et les ministères suivants :

- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de Montréal, Laval, Lanaudière et Laurentides;
- la Direction du patrimoine écologique et du développement durable;
- le ministère du Développement économique et régional et de la Recherche;
- le ministère de la Culture et des Communications;
- le ministère de la Santé et des Services sociaux;
- le ministère de la Sécurité publique;
- le ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs;
 - secteur énergie;
 - secteur faune;
 - secteur terre.

Annexe 3 : Chronologie des étapes importantes du projet

Le tableau suivant présente la chronologie des principales étapes franchies par le projet, dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

Date	Événement
2003-11-04	Réception de l'avis de projet au MENV
2003-11-18	Transmission de la directive à l'initiateur
2003-12-12	Réception de l'étude d'impact au MENV
2003-12-18 au 2004-01-30	Consultation intra et interministérielle sur la recevabilité de l'étude d'impact
2004-02-05	Transmission des questions et commentaires à l'initiateur
2004-02-18	Réception des réponses de l'initiateur aux questions et commentaires
2004-02-19	Transmission de l'avis de recevabilité et du mandat d'information publique au BAPE
2004-03-09 au 2004-04-23	Période d'information et de consultation publiques
2004-06-01 au 2004-08-01	Mandat d'enquête et médiation environnementale au BAPE
2004-07-16	Rapport d'enquête rendu public par le BAPE
2004-08-30 au 2004-12-31	Mandat d'audiences publiques
2004-11-08	Dépôt du rapport du BAPE au ministre