

Révision de la numérotation des règlements

Veillez prendre note qu'un ou plusieurs numéros de règlements apparaissant dans ces pages ont été modifiés depuis la publication du présent document. En effet, à la suite de l'adoption de la Loi sur le Recueil des lois et des règlements du Québec (L.R.Q., c. R-2.2.0.0.2), le ministère de la Justice a entrepris, le 1^{er} janvier 2010, une révision de la numérotation de certains règlements, dont ceux liés à la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2).

Pour avoir de plus amples renseignements au sujet de cette révision, visitez le http://www.mddep.gouv.qc.ca/publications/lois_reglem.htm.

Rapport d'analyse environnementale

**Projet de raccordement au réseau de Gazoduc TQM
dans l'est de l'île de Montréal
par la Société en commandite Gaz Métropolitain**

Dossier 3211-10-09

Le 20 juillet 2005

ÉQUIPE DE RÉALISATION

Rédaction : Nathalie Martel, chargée de projet

Supervision administrative : Jacques Dupont, chef de service

Révision de textes et éditique : Rachel Roberge, secrétaire

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Le présent rapport d'analyse environnementale traite du projet de la Société en commandite Gaz Métropolitain (SCGM) de raccorder son réseau de distribution de gaz naturel situé sur l'île de Montréal au réseau de Gazoduc TQM (Gazoduc Trans Québec & Maritimes Inc.) localisé dans l'est de l'île. Le projet vise à assurer l'approvisionnement en gaz naturel de la clientèle de la SCGM dans le contexte où la conduite existante sous le tablier du pont Jacques-Cartier devra être démantelée pour des raisons de sécurité. Du même coup, la SCGM augmentera la capacité de son réseau dans l'île de Montréal et répondra ainsi à la demande de sa clientèle future.

Le projet de raccordement au réseau de Gazoduc TQM est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts environnementaux 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., 1981, c. Q-2, r. 9).

Des autorisations seront requises également de la Régie de l'énergie du Québec, de la Ville de Montréal et de l'arrondissement de Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles – Montréal-Est. Par ailleurs, le projet est sous la juridiction de l'Office national de l'énergie pour le tronçon du tracé qui sera la propriété de Gazoduc TQM (gazoduc à haute pression).

Le projet de la SCGM consiste à raccorder son réseau de distribution de gaz naturel au réseau de Gazoduc TQM en bordure est de l'autoroute 40. Un poste de livraison sera construit environ à mi-chemin le long de ce tracé d'une longueur de près de 4 km. Le projet nécessitera la construction de deux tronçons de gazoduc ayant des caractéristiques différentes : un tronçon de 2 km exploité par Gazoduc TQM (haute pression) et un tronçon de 2 km exploité par la SCGM (basse pression). Les coûts de construction du gazoduc sont évalués à près de 11,4 millions de dollars incluant le démantèlement de la conduite sous le tablier du pont Jacques-Cartier qui ne fait pas partie du présent projet.

Les risques d'accidents technologiques constituent, selon l'équipe d'analyse, le seul enjeu du projet bien que d'autres considérations telles la faune et la flore et la gestion des sols contaminés sont également abordées dans ce rapport. Des préoccupations sociales reliées au projet, concernant la santé et la sécurité, sont apparues comme un enjeu lors de l'audience bien que leur examen dépasse le cadre d'analyse des projets assujéttis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

L'analyse du projet indique que ce dernier est justifié puisqu'il est requis de remplacer la conduite sous le tablier du pont Jacques-Cartier, qui doit être démantelée pour des raisons de sécurité afin d'assurer l'approvisionnement en gaz naturel de la clientèle actuelle et que la capacité du réseau actuel de la SCGM dans l'est de l'île de Montréal approche l'atteinte de sa capacité limite.

Le projet comporte certains risques d'accidents technologiques majeurs qui ont été estimés et qui font l'objet de l'élaboration d'un plan de mesures d'urgence. Ce plan est élaboré conjointement avec les services d'intervention d'urgence concernés et sera finalisé après la délivrance de l'autorisation gouvernementale, avant la mise en gaz de la conduite. L'équipe d'analyse est d'avis que les risques d'accidents majeurs respectent les codes de l'industrie du pipeline et sont donc acceptables.

Les impacts environnementaux négatifs sont principalement temporaires et reliés à la présence du chantier de construction, hormis le déboisement prévu pour le poste de livraison qui entraînera un impact permanent. L'augmentation des risques d'accidents technologiques majeurs engendrés par la présence du gazoduc et du poste de livraison, même si jugée acceptable, est également considérée comme un impact permanent du projet.

L'importante augmentation de l'approvisionnement en gaz naturel de l'est de l'île de Montréal favorisera l'implantation de nouvelles industries. Ce faisant, il est prévisible que le projet aura un impact indirect sur la sécurité de la population locale, en termes de risques d'accidents et de santé, qui ne sont pas évalués dans le cadre du présent projet et dont les autorités responsables auront à tenir compte le cas échéant.

En outre, l'augmentation de l'approvisionnement en gaz naturel se soldera vraisemblablement par une augmentation de la production de gaz à effets de serre (GES) qui pourrait être atténuée en partie en favorisant la conversion au gaz naturel d'industries plus polluantes en émissions atmosphériques.

La conclusion du rapport est que le projet de raccordement au réseau de Gazoduc TQM dans l'est de l'île de Montréal est justifié et qu'il est acceptable sur le plan environnemental sous réserve des recommandations proposées dans le présent rapport d'analyse.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	1
1. Le projet	3
1.1 Raison d'être du projet.....	3
1.2 Description générale du projet et de ses composantes.....	3
2. Analyse environnementale	4
2.1 Raison d'être du projet.....	5
2.2 Choix de site (poste).....	5
2.3 Choix de tracé	6
2.4 Choix des enjeux	7
2.5 Risques d'accidents technologiques majeurs et plan des mesures d'urgence.....	8
2.6 Autres considérations	10
2.6.1 Faune et flore	10
2.6.2 Sols contaminés	11
2.6.3 Dynamitage	12
2.6.4 Comité de vigilance.....	12
2.6.5 Impacts sociaux.....	13
2.6.6 Gaz à effets de serre	14
2.6.7 Ce que l'assujettissement du projet a permis de gagner	14
Conclusion	155
Références	17

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : Chronologie des principales étapes du processus d'autorisation	19
Annexe 2 : Constatations du rapport d'enquête et d'audience du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement	21
Annexe 3 : Liste des unités administratives du Ministère, des ministères et des organismes gouvernementaux consultés	25
Annexe 4 : Liste des documents déposés au ministère du développement durable, de l'environnement et des parcs après l'avis de recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement	27
Annexe 5 : Figure 1 - Étude de variantes	29
Annexe 6 : Figure 2 - Sites potentiels pour le poste de livraison	31

INTRODUCTION

Objet du rapport

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet de raccordement au réseau de Gazoduc TQM (Gazoduc Trans Québec & Maritimes Inc.) dans l'est de l'île de Montréal sur le territoire de la Ville de Montréal (arrondissement de Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles – Montréal-Est) par la Société en commandite Gaz Métropolitain (SCGM).

Cette analyse environnementale vise à évaluer si les impacts du projet sont acceptables sur le plan environnemental, si le projet est conforme aux lois, règlements et politiques du gouvernement et, compte tenu de la justification du projet et de ses impacts, s'il est opportun de le réaliser.

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 de raccordement au réseau de Gazoduc TQM dans l'est de l'île de Montréal est assujéti à cette procédure 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., 1981, c. Q-2, r. 9), puisqu'il concerne la construction d'une conduite de transport de gaz naturel d'une longueur de près de 2 kilomètres dans une nouvelle emprise, avec une conduite de plus de 30 cm de diamètre conçue pour une pression supérieure à 4000 kPa.

La réalisation de ce projet nécessite la délivrance d'un certificat d'autorisation du gouvernement. La procédure à suivre pour qu'un tel certificat soit délivré, définie à la section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2), comporte notamment la production par l'initiateur de projet d'une étude d'impact dont la nature, la portée et l'étendue sont définies dans une directive délivrée par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP). Les principales étapes de la procédure franchies à ce jour par le présent rapport sont consignées à l'annexe 1.

Consultation publique

Un dossier relatif à ce projet (comprenant notamment l'avis de projet, la directive du ministre, l'étude d'impact préparée par l'initiateur de projet et les avis techniques obtenus des divers experts consultés) a été soumis à une période d'information et de consultation publiques de 45 jours qui a eu lieu à la Ville de Montréal (arrondissement de Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles – Montréal-Est) du 24 février au 10 avril 2004, et ce, conformément aux dispositions de la section IV du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement.

À la suite de demandes d'audience publique sur le projet, le ministre de l'Environnement (MENV) a donné au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat de tenir une audience qui a eu lieu à Montréal, dans le secteur de Pointe-aux-Trembles. La première

partie de l'audience a eu lieu les 25 et 26 mai 2004 et la deuxième partie le 21 juin 2004. Les constatations du rapport d'enquête et d'audience publique du BAPE sont résumées à l'annexe 2 du présent rapport.

Consultation gouvernementale

Le présent rapport constitue le résultat de l'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet. Sur la base des informations fournies par l'initiateur de projet incluant celles déposées après l'avis de recevabilité et celles issues des consultations publiques, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) et du gouvernement (annexe 3) 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 par le gouvernement.

Plan du rapport

Le rapport d'analyse environnementale présente :

- le projet, sa localisation et sa raison d'être (section 1);
- l'analyse environnementale des enjeux associés au projet. Après avoir précisé le choix des enjeux, le rapport traite de l'analyse à l'égard de l'enjeu suivant : les risques d'accidents technologiques majeurs et les mesures d'urgence et quelques autres considérations environnementales (section 2);
- la conclusion sur l'acceptabilité environnementale et la recommandation du MDDEP quant à l'autorisation du projet (section 3).

1. LE PROJET

Cette section repose sur des renseignements fournis par l'initiateur de projet dans l'étude d'impact et différents documents déposés au MDDEP. Il s'agit d'une section essentiellement descriptive présentant le projet et servant de référence à l'analyse environnementale qui est effectuée à la section suivante.

1.1 Raison d'être du projet

En janvier 2003, la société Les ponts Jacques Cartier et Champlain Inc. avisait la SCGM qu'elle ne désirait plus renouveler le permis qu'elle accordait à la SCGM depuis la fin des années 1950 pour la conduite installée sous le tablier du pont Jacques-Cartier, ceci pour des raisons de sécurité. Comme cette conduite est essentielle à l'approvisionnement en gaz naturel de sa clientèle, la SCGM se voyait alors obligée de trouver une autre voie d'approvisionnement pour l'est de l'île. Deux solutions ont été envisagées.

La première consiste à remplacer la conduite du pont Jacques-Cartier par une conduite sous fluviale, installée par forage directionnel dans le secteur du pont. Cette solution permet d'assurer l'approvisionnement de la clientèle actuelle mais n'offre pas de possibilités d'augmentation de l'offre en gaz pour les clientèles futures (le réseau fonctionnant presque à pleine capacité présentement).

La seconde solution consiste à devancer un projet déjà prévu depuis plusieurs années, soit d'ajouter un point de desserte dans l'est de Montréal (raccordement au réseau de Gazoduc TQM). Cette solution permet à la fois de remplacer la conduite devant être démantelée sous le tablier du pont Jacques-Cartier et d'augmenter la capacité du réseau. Cette deuxième solution a été retenue par la SCGM.

Le projet de raccordement au réseau de Gazoduc TQM dans l'est de l'île de Montréal vise donc deux objectifs. Le premier est de répondre à une requête de la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Inc. d'enlever la conduite accrochée sous le tablier du pont Jacques-Cartier. La seconde est d'augmenter la capacité du réseau pour répondre à la demande de la clientèle future dans l'est de Montréal.

1.2 Description générale du projet et de ses composantes

Planification de l'infrastructure

Une zone d'étude a été définie en fonction des points de raccordement potentiels au réseau de Gazoduc TQM, des emplacements potentiels pour le poste de livraison et du point de raccordement au réseau existant de la SCGM (figure 1 à l'annexe 5).

À l'intérieur de cette zone d'étude, l'initiateur de projet a identifié et étudié 11 sites potentiels pour l'implantation du poste de livraison (figure 2). Ces 11 sites ont été identifiés en utilisant en premier lieu des critères techniques. Une fois ces 11 sites identifiés, l'initiateur de projet a choisi le site le plus approprié pour le poste de livraison en se basant sur des critères d'ordre environnemental et socio-économique. C'est le site situé en bordure de l'autoroute 40 à la hauteur

de l'intersection de la voie ferrée du Canadien National qui a été retenu par l'initiateur de projet. La localisation de ce poste implique la division du gazoduc à construire en deux parties à peu près égales entre la section haute pression (Gazoduc TQM) et la section basse pression (SCGM).

À partir du site d'implantation pour le poste de livraison retenu, l'initiateur de projet a identifié et étudié deux variantes de tracé pour la section du gazoduc à haute pression (Gazoduc TQM), les variantes à l'ouest et à l'est de l'autoroute 40, et deux autres variantes de tracé pour la section à basse pression (SCGM), les variantes « Maurice-Duplessis » et « Henri-Bourassa » (figure 1 à l'annexe 5). À la suite de la comparaison des variantes à partir de critères techniques et environnementaux, l'initiateur de projet a retenu la variante ouest pour la section du gazoduc à haute pression et de la variante « Henri-Bourassa » pour la section à basse pression. Cette évaluation des variantes tenait également compte des mesures de mitigation pouvant être mises en place.

Description du projet

Le projet nécessitera la construction de deux tronçons de gazoduc ayant des caractéristiques différentes. Le tronçon exploité par Gazoduc TQM sera installé dans les limites d'une emprise permanente de 18 m de largeur en bordure de l'emprise d'une ligne d'Hydro-Québec et la conduite aura 323,9 mm (12") de diamètre et sera conçue pour une pression maximale d'opération de 9 930 kPa. Le tronçon exploité par la SCGM sera enfoui majoritairement dans des emprises de rues. Il s'agira d'une conduite de 610 mm (24") de diamètre conçue pour une pression maximale d'opération de 3 600 kPa. L'utilisation d'anodes sacrificielles enfouies à une profondeur d'environ 1 m à proximité du gazoduc permettra de protéger la conduite contre la corrosion.

Le point de raccordement sur le réseau de Gazoduc TQM s'effectuera à l'est de l'autoroute 40 à la hauteur de la vanne de sectionnement existante en bordure de l'autoroute alors que le raccordement au réseau existant de la SCGM se fera en bordure du boulevard Henri-Bourassa et de l'avenue Armand-Chaput (figure 1 à l'annexe 5).

L'exploitation du réseau nécessitera la construction d'un poste de livraison et des corrections mineures à la vanne de sectionnement dont l'espace actuellement clôturé devra être légèrement agrandi pour inclure la nouvelle tuyauterie. Le poste de livraison sera construit à environ mi-chemin du nouveau réseau, soit dans un boisé localisé entre la voie de service de l'autoroute 40 et le poste hydroélectrique d'Hydro-Québec. Sa superficie d'environ 4 000 m² sera partagée entre Gazoduc TQM et la SCGM. Sur la propriété de Gazoduc TQM, on trouvera des bâtiments abritant les équipements de mesurage et de télémétrie alors qu'à l'intérieur des limites de la propriété de la SCGM, les bâtiments serviront à abriter notamment les équipements de régulation, d'odorisation et de télémétrie.

2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

Cette section présente l'analyse environnementale de raccordement au réseau de Gazoduc TQM dans l'est de l'île de Montréal. La raison d'être du projet, telle qu'énoncée par l'initiateur de projet, y est d'abord évaluée. Le choix de site pour le poste ainsi que de variante de tracé y sont ensuite

analysés. Cette section examine également les enjeux environnementaux soulevés par ce projet pour ensuite procéder à l'évaluation de l'acceptabilité environnementale du projet.

2.1 Raison d'être du projet

Le projet vise d'abord à répondre à l'obligation de démanteler la conduite de gaz présentement attachée au tablier du pont Jacques-Cartier tel qu'exigé par la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Inc. Les informations fournies par l'initiateur de projet indiquent que ce démantèlement de la conduite sous le tablier du pont Jacques-Cartier ne pourrait se faire sans entraîner un déficit d'approvisionnement de 142 833 m³/h qui toucherait près de 27 271 clients de la SCGM [2]. En effet, bien que le réseau gazier montréalais offre présentement une certaine marge de manœuvre pour répondre à une augmentation de la demande (environ 3 % de la capacité du réseau), la conduite existante est essentielle pour répondre à la demande actuelle [3].

Les deux options étudiées par l'initiateur de projet pour résoudre le problème d'approvisionnement en gaz naturel découlant du démantèlement de la conduite présentant des coûts d'un même ordre de grandeur (près de 11 millions de dollars), l'option de procéder au raccordement de la conduite au réseau de Gazoduc TQM et d'ainsi devancer un projet qui était déjà planifié nous apparaît justifié sur les plans économiques et techniques.

2.2 Choix de site (poste)

En se basant sur des critères techniques, l'initiateur de projet a identifié 11 sites potentiels pour la construction du poste de livraison prévu (figure 2 à l'annexe 6). La localisation de ces sites potentiels par rapport au point de raccordement sur le réseau de Gazoduc TQM détermine la longueur de la section haute pression du gazoduc. La SCGM acquière normalement les terrains sur lesquels elle compte construire des postes. Un simple bail de location, même à très long terme, ne pouvant être qu'une solution de dernier recours pour l'entreprise, et cela, pour des raisons technico-économiques. La seule disponibilité des sites est un critère qui conduit à l'exclusion de tous les sites étudiés, sauf deux d'entre eux. Parmi ces deux derniers sites, le site retenu est celui impliquant la moins longue section à haute pression.

Le site pour le poste retenu est localisé à près de 250 mètres d'un secteur résidentiel. Certains résidents du secteur présents à l'audience publique ont signifié leur inquiétude face à la proximité du poste de leur demeure. Cependant, les résultats de l'analyse de risques d'accidents démontrent que les risques associés à la présence du poste et de la conduite à basse pression sont acceptables (voir section 2.5 *Risques d'accidents technologiques majeurs et plan des mesures d'urgence* du présent rapport). En outre, la présence de conduites à basse pression dans l'emprise de rue et à proximité de résidences est un phénomène incontournable et communément observé sur le territoire de la Ville de Montréal, car il s'agit de conduites servant à la distribution du gaz à la clientèle.

En ce qui concerne les contraintes techniques et environnementales et tenant compte des mesures d'atténuation pouvant être mises sur pied :

l'équipe d'analyse considère que le choix de site est acceptable sur le plan environnemental à condition que la SCGM obtienne les autorisations requises par le ministère de Transport. En effet, la SCGM devra obtenir, de la part du MTQ, une autorisation pour l'implantation du gazoduc dans l'emprise de la voie de service de l'autoroute 40 (secteur du poste de livraison) conformément aux dispositions des Normes sur les ouvrages routiers du ministère des Transports [4].

2.3 Choix de tracé

Gazoduc à haute pression

Des deux variantes de tracé proposées pour cette section du gazoduc, l'une passe à l'ouest de l'autoroute 40 (variante ouest) à l'intérieur d'une emprise des deux lignes de transport d'électricité d'Hydro-Québec, l'autre, longe le côté est de l'autoroute 40 (variante est) en passant successivement à l'intérieur des limites du Club de golf de l'île de Montréal et du Parc-nature de la Pointe-aux-Prairies.

Des deux tracés proposés pour la section du gazoduc à haute pression (Gazoduc TQM), le tracé à l'ouest de l'autoroute 40 apparaît nettement plus avantageux en terme d'impact sur la faune et ses habitats selon l'avis de Faune-Québec [5] et selon le MRNFP - Forêt [6]. Pour ce qui est des impacts potentiels sur le milieu humain, la variante ouest présente également l'avantage de n'altérer qu'au minimum l'usage du territoire actuel et potentiel en s'insérant presque en totalité dans l'emprise d'une ligne à haute tension d'Hydro-Québec.

Pour ces raisons, l'équipe d'analyse considère que le tracé ouest de la section du gazoduc à haute pression est préférable au tracé est.

Gazoduc à basse pression

Deux variantes de tracé pour le gazoduc à basse pression ont été étudiées par l'initiateur de projet. La variante « Henri-Bourrasa » part du poste de livraison en s'insérant dans l'emprise de la voie de service de l'autoroute 40, en direction ouest, jusqu'au point de raccordement au réseau de la SCGM. La variante « Maurice-Duplessis », quant à elle, part du poste de livraison en traversant d'abord la voie ferrée du Canadien National pour la longer jusqu'à l'emprise du boulevard Maurice-Duplessis qu'elle emprunte jusqu'à l'avenue Armand-Chaput qui sera longée jusqu'au point de raccordement au réseau de la SCGM.

Ces deux variantes passent par un territoire en secteur industriel et, dans une moindre mesure, à proximité de secteurs résidentiels. Par ailleurs, les terrains vacants entre le centre de distribution Métro Richelieu et le boulevard Gouin sont prévus à des fins d'utilisation résidentielle [7]. Il faut donc s'attendre que, à moyen terme, le nombre de résidences augmente de façon significative le long de la variante « Maurice-Duplessis ». Les deux variantes s'insèrent entièrement dans des emprises de rue, ce qui est la façon de faire pour les conduites de distribution étant donné que celles-ci servent à l'approvisionnement en gaz de la clientèle. L'analyse des impacts de ces variantes de tracé, séparées d'au plus 1 km l'une de l'autre, indique de grandes ressemblances entre elles. La différence essentielle identifiée en ce qui concerne les impacts est celle sur la

circulation routière qui sera perturbée durant les travaux de construction et qui seront plus importants le long du tracé Henri-Bourassa.

La variante « Henri-Bourassa » présente toutefois des avantages techniques, soit un plus court tracé (500 m de moins que la variante Maurice-Duplessis) et un moins grand nombre de forages directionnels pour franchir la voie ferrée.

L'équipe d'analyse considère que la variante « Henri-Bourassa » choisie par l'initiateur de projet est acceptable sur le plan environnemental étant donné les grandes similitudes des milieux traversés par ces variantes.

Des résidants des 40^{ième} et 41^{ième} rues à proximité du tracé à basse pression ont manifesté leur inquiétude par rapport à l'implantation du gazoduc à proximité de leurs résidences. Cependant, l'analyse de risques d'accidents technologiques majeurs effectuée par l'initiateur de projet indique que le projet est conforme aux critères d'acceptabilité du risque du Conseil canadien des accidents industriels majeurs pour l'aménagement du territoire. Si cela n'avait pas été le cas, l'initiateur de projet aurait été contraint d'ajuster son projet en conséquence.

L'équipe d'analyse considère donc que sur le plan de la sécurité publique, le tracé retenu est adéquat et qu'il n'y a pas d'évidence que le tracé Maurice-Duplessis serait préférable en terme de sécurité puisqu'il passerait également dans le voisinage de secteurs résidentiels.

2.4 Choix des enjeux

Cette section présente l'enjeu environnemental¹ qui émerge de l'examen de l'étude d'impact préparée par l'initiateur de projet, des préoccupations exprimées par le public et de l'expertise de l'équipe d'analyse de la Direction des évaluations environnementales. Le seul enjeu retenu pour fins d'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet de raccordement au réseau de Gazoduc TQM dans l'est de l'île de Montréal est la problématique des risques d'accidents technologiques majeurs et les mesures d'urgence.

Un autre enjeu a été identifié dans le cadre de l'examen de l'étude d'impact sur l'environnement du projet, mais ne sera pas couvert par le présent rapport. Il s'agit des impacts sociaux (santé et sécurité publique) que peut entraîner l'augmentation de l'approvisionnement en gaz naturel qui favorisera l'implantation de nouvelles industries sur ce territoire. Il s'agit là d'impacts indirects qui peuvent avoir des conséquences sur la qualité de l'air ambiant de l'est de l'île de Montréal ainsi que sur la sécurité publique. Cependant, cet enjeu ne sera pas couvert par le présent rapport. En effet, l'équipe d'analyse considère qu'une telle évaluation dépasse le cadre d'analyse des projets soumis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement puisque

¹ Enjeu environnemental : *une préoccupation sociale ou élément stratégique lié à un projet ou à un impact environnemental et qui est déterminant pour l'acceptation environnementale ou sociale de ce projet.*

les éventuels projets industriels qui pourraient être favorisés par l'augmentation de la capacité du réseau de la SCGM sont inconnus à ce jour.

L'équipe d'analyse considère toutefois important de mentionner l'existence de cet enjeu qui est apparu manifeste lors de l'examen du projet.

2.5 Risques d'accidents technologiques majeurs et plan des mesures d'urgence

Risques d'accidents technologiques majeurs et plan des mesures d'urgence

Selon l'initiateur de projet, « l'exploitation d'un gazoduc incluant les infrastructures hors-sol présente des risques technologiques quant à la possibilité d'émission de gaz naturel dans l'environnement. Une telle émission peut avoir un impact sur le milieu humain et sur le milieu naturel » [1]. C'est pourquoi, conformément aux exigences de la directive du ministère de l'Environnement [8], l'initiateur de projet a procédé à l'analyse de risques d'accidents technologiques majeurs.

Cette analyses de risques conduit à deux types de résultats. Les premiers sont exprimés en termes de distance en fonction du niveau de risque individuel auquel sont exposés les riverains du gazoduc. Les autres résultats sont exprimés en termes de distance en fonction d'un niveau donné de conséquences associées à l'émission du gaz naturel dans l'atmosphère. Ces résultats permettront d'évaluer l'acceptabilité du tracé du gazoduc en termes d'occupation et de planification du territoire ainsi que de procéder à la planification de mesures d'urgence [1].

Le risque est défini comme étant une mesure de la fréquence et de la sévérité des conséquences attribuables à un événement. La méthode pour calculer le risque d'accidents utilisée par l'initiateur de projet est :

$$\text{Risque associé à l'événement} = \text{Fréquence de l'événement} \times \text{Conséquences de l'événement}$$

Dans l'étude d'impact, le risque calculé est le risque individuel de mortalité qui est la probabilité (pour toute l'année) qu'une personne vivant à proximité d'une installation à risque (24 heures sur 24, 365 jours par année) puisse décéder des suites d'un accident survenu à l'intérieur de l'installation [1].

L'initiateur de projet s'est basé sur le critère d'acceptabilité du risque pour l'aménagement du territoire du Conseil canadien des accidents industriels majeurs (CCAIM). Selon ce critère du CCAIM, les commerces, les bureaux et les zones résidentielles de faible densité sont permis dans la zone de risque individuel annuel comprise entre 10 décès sur 1 million (10^{-5}) et 1 décès sur 1 million (10^{-6}). L'analyse de risque conclut que les distances maximales auxquelles la probabilité annuelle de mortalité représente 1 décès sur 1 million (10^{-6}) se situent à 85 m pour les cas de rupture du gazoduc dans la section haute pression (Gazoduc TQM) et ne sont pas atteintes pour les cas de rupture du gazoduc dans la section basse pression (SCGM). Les distances

maximales à l'intérieur desquelles les probabilités annuelles de mortalité sont de un sur un million est de 32 m des bâtisses pour le cas d'une explosion au poste de livraison.

Le 14 avril 2005 [9], Gaz Métro a soumis deux analyses supplémentaires relativement à l'analyse de risques d'accidents sur le projet au ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS). En outre, le 5 mai 2005 [10], un document sur la possibilité d'effets domino à la suite d'un bris du gazoduc a également été soumis au MSSS et au MDDEP. Le MSSS a jugé ces études satisfaisantes et considère que la SCGM a tenu compte de l'ensemble de ses préoccupations en ce qui concerne l'analyse de risques d'accidents technologiques du projet.

En ce qui concerne la sécurité publique, l'initiateur de projet a procédé à l'analyse des risques d'accidents technologiques que pouvait représenter un poste situé à l'emplacement retenu à la suite de l'étude de choix de site. Cette analyse de risques d'accidents démontre que la localisation du poste est conforme à l'usage actuel du territoire en terme de sécurité publique. Notons ici que dans la conjoncture où cette analyse aurait indiqué des risques d'accidents inacceptables en termes d'aménagement du territoire, l'initiateur de projet aurait eu à modifier son projet en conséquence. Cependant, l'autoroute 40 est située dans le périmètre à l'intérieur duquel une explosion au poste pourrait entraîner la projection de débris (0,3 psi). En de telles circonstances, une explosion au poste pourrait provoquer un accident routier. Cette éventualité apparaît atténuée par la présence d'obstacles à la projection de débris entre l'autoroute et le poste, soit une bande boisée de 15 à 30 mètres que l'initiateur de projet s'est engagé à conserver [1].

L'équipe d'analyse constate que le projet de raccordement au réseau de Gazoduc TQM dans l'est de l'île de Montréal respecte les critères d'acceptabilité du risque du CCAIM pour l'aménagement du territoire. Le projet, tel que proposé, apparaît donc acceptable en ce qui concerne les risques d'accidents technologiques majeurs.

En outre, à partir des scénarios dit « alternatifs » qui sont les pires scénarios d'accidents réalistes, des zones de conséquences pour la planification d'urgence ont été déterminées pour des fuites du gazoduc et dans les installations hors sol situées dans les bâtisses. Pour des fuites en provenance du gazoduc qui conduiraient à un incendie, la distance est de 350 m pour le segment de 2400 kPa (basse pression), et de 355 m pour le segment de 9928 kPa (haute pression). Ces estimés sont à la base de l'élaboration du plan des mesures d'urgence.

Plan des mesures d'urgence

Les zones de conséquences mentionnées au paragraphe précédent sont à la base de la planification des mesures d'urgence. Un programme préliminaire de mesures d'urgence a été remis au MDDEP avant l'audience publique sur le projet.

L'équipe d'analyse considère que l'initiateur de projet doit compléter son plan des mesures d'urgence en consultation avec les municipalités concernées, le ministère de la Sécurité publique, le ministère de la Santé et des Services sociaux, le ministère des Transports, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) et, au besoin, les industries voisines. Ce plan devra être déposé auprès du MDDEP lors de la demande visant l'obtention

du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement pour la mise en exploitation du gazoduc.

L'équipe d'analyse recommande que l'initiateur de projet réalise un processus formel d'information concernant le déroulement des travaux et des risques inhérents à ceux-ci et à la présence du gazoduc auprès de la population avoisinant le gazoduc à construire.

En outre, l'initiateur de projet devrait inclure dans ce processus d'information un système de réception et de traitement des plaintes durant les travaux.

2.6 Autres considérations

2.6.1 Faune et flore

Déboisement

Il y a très peu de déboisement de prévu dans le cadre de ce projet. Mis à part le déboisement du site retenu pour le poste de livraison, il n'y a aucun autre boisé touché. Le déboisement prévu sur le site du poste totaliserait 6 200 m² et une bande de 11 à 35 mètres de profondeur serait maintenue en bordure de la voie publique pour atténuer l'impact visuel du déboisement. C'est un engagement de l'initiateur de projet. Il y aura bien le déboisement (près de 900 m²) d'arbres en bordure de l'emprise d'Hydro-Québec (environ 55 arbres) mais rien ne constituant un boisé [7]. Comme la grande majorité du tracé passe en terrain non boisé (emprise d'Hydro-Québec et emprise de rues) et que le déboisement sur le site du poste est jugé acceptable par le MRNF – Secteur des forêts en ce qui concerne la superficie et l'importance du peuplement,

l'équipe d'analyse considère que l'initiateur de projet a bien tenu compte de la protection des milieux boisés dans la planification du gazoduc et que les impacts du projet sur cette composante du milieu sont réduits au minimum et assortis de mesures d'atténuation et sont donc acceptables.

L'équipe d'analyse recommande toutefois que l'initiateur de projet adopte les mesures de protection supplémentaires suivantes : établir un périmètre de protection autour des arbres à conserver et protéger le sol contre les tassements au-dessus des racines de ces arbres.

L'initiateur de projet a précisé son engagement à appliquer ces mesures d'atténuation particulières le 17 mai dernier [11].

En outre, puisqu'il demeure un impact résiduel sur le milieu boisé, même après l'application de mesures d'atténuation, et dans le contexte où le territoire urbain en question souffre d'un déficit en habitats forestiers, il est recommandé qu'une mesure de compensation soit proposée par l'initiateur de projet afin de procéder à l'aménagement et la protection d'un boisé dans cette portion de l'île de Montréal.

Compte tenu de cette mesure de compensation en plus des mesures d'atténuation que l'initiateur de projet s'est engagé à réaliser, l'équipe d'analyse considère que le projet est acceptable en ce qui concerne les impacts sur les milieux boisés.

Traversées de cours d'eau

Quatre cours d'eau sont traversés dans la zone est du tracé (section à haute pression). Ces derniers ont vu leurs parcours modifiés par le passé à la suite d'aménagements réalisés dans ce secteur. Il s'agit de petits cours d'eau, en bonne partie envahis par la strate herbacée (le phragmite en particulier, qui est une plante très envahissante), ne présentant pas d'habitat d'intérêt important pour le poisson. De plus, la végétation observée permet de déduire que les cours d'eau s'assèchent sporadiquement en période estivale [1].

L'initiateur de projet a précisé un certain nombre de mesures de protection des cours d'eau et des conditions de drainage qu'il entend réaliser. Cependant, compte tenu de l'état perturbé du milieu d'insertion et de la rareté des milieux naturels sur ce territoire, le ministère des Ressources naturelles et de la Faune - Secteur Faune Québec ainsi que le bureau régional du MDDEP [11] [12] recommandent que les cours d'eau traversés soient restaurés, dans la mesure du possible, afin d'en améliorer les caractéristiques écologiques par rapport aux conditions actuelles (augmentation de la biodiversité).

*L'équipe d'analyse recommande que l'initiateur de projet procède non seulement à la remise en état des cours d'eau traversés, mais qu'il procède également à leur restauration lorsque faire se peut. Ainsi, dans le cas où les travaux auraient lieu dans des secteurs déjà colonisés par le phragmite commun, (*Phragmites australis*), il est recommandé de décaper le sol de manière à le débarrasser de la plante et de ses rhizomes, ceux-ci étant le principal moyen de propagation de cette espèce.*

L'équipe d'analyse recommande également que l'initiateur de projet se conforme aux prescriptions concernant les travaux en milieu aquatique qu'il s'est engagé à suivre dans sa lettre du 17 mai 2005 [19] et qui faisait partie, pour une bonne part, des engagements pris dans l'étude d'impact sur l'environnement.

2.6.2 Sols contaminés

Étant donné la possibilité de la présence de sols contaminés dans le secteur du tracé proposé pour l'implantation du gazoduc, l'initiateur de projet a procédé à une caractérisation des sols. Cette caractérisation a été faite pour le site du poste de livraison projeté ainsi que pour les terrains situés le long du tracé du gazoduc prévu au projet. Selon les documents fournis par l'initiateur de projet et déposés au BAPE [13] et [14], la contamination résiduelle des sols en question est inférieure au critère « B » de la *Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés*. En conséquence, lors des travaux de construction, les sols excavés pourront être utilisés comme remblai dans les excavations. Advenant que des sols seraient transportés hors des chantiers de construction, ils devront alors être gérés conformément à la *Grille de gestion des*

sols contaminés excavés de la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés.

2.6.3 Dynamitage

Selon l'Institut national de santé publique du Québec [15], des incidents entraînant des intoxications au monoxyde de carbone ont été rapportées à la suite des dynamitages en milieu habité. Comme un lien de cause à effet entre les dynamitages en milieu habité et l'intoxication au monoxyde de carbone a pu être établi, nous considérons que des mesures de précaution devraient être prises par l'initiateur de projet concernant ce risque pour la santé.

Ainsi, si des travaux de dynamitage devaient être réalisés, un suivi des concentrations de monoxyde de carbone devrait être prévu et la population concernée devrait être informée sur les symptômes associés à l'intoxication au monoxyde de carbone. Par conséquent,

l'équipe d'analyse recommande que l'initiateur de projet suive les recommandations formulées par le comité MSSS-MENV [15], regroupées dans la section 6.3, « Réglementation et responsabilité » lorsque des travaux de dynamitage en milieu habité sont prévus.

Ceci implique notamment que l'initiateur de projet procède à la mise en place temporaire de détecteurs de monoxyde de carbone dans les bâtiments environnant l'emplacement des travaux de dynamitage et procède au suivi de la concentration en monoxyde de carbone des regards d'égouts pluviaux et sanitaires et qu'il informe la population concernée des risques encourus et des symptômes associés à une intoxication au monoxyde de carbone advenant une éventuelle infiltration dans les bâtiments.

2.6.4 Comité de vigilance

Lors de l'audience publique sur le projet, il a été demandé par des membres du public que l'initiateur de projet mette sur pied un comité de surveillance du projet auquel le public serait invité à participer [16]. L'initiateur de projet s'est engagé, lors de l'audience publique [16], à mettre sur pied un tel comité de vigilance pour la durée des travaux de construction du gazoduc (environ quatre mois).

Un tel comité de vigilance a été créé dans le cadre du projet de prolongement du gazoduc TQM vers PNGTS en 1997. L'existence de ce comité de vigilance couvrait la période de construction et post-construction. Cependant, dans les faits, le comité de vigilance a été dissous après la mise en gaz de la conduite, la construction du gazoduc étant complétée, l'intérêt pour les activités du comité ne s'était pas maintenu. La même situation s'est produite récemment lors de la construction de l'oléoduc de Pipeline Trans-Nord dans le parc d'Oka. Le Comité de vigilance mettra fin à ses activités après les travaux de remise en état des lieux. En outre, il existe présentement un Comité mixte municipal-industriel (CCMI) de gestion des risques d'accidents industriels majeurs pour l'est de l'île de Montréal. Ce comité est un regroupement volontaire de représentants de l'administration municipale de la Ville de Montréal, de citoyens, d'entreprises industrielles de l'est de Montréal (dont l'initiateur de projet), ainsi que d'organismes gouvernementaux œuvrant dans le domaine de la santé, de la sécurité civile et de

l'environnement. Le CMMI est donc une structure démocratique déjà en place permettant aux citoyens de l'est de Montréal de participer à la gestion des risques d'accidents industriels majeurs.

L'équipe d'analyse considère que la formation d'un comité de vigilance pour la durée des travaux de construction du gazoduc serait suffisante et qu'il n'y aurait pas lieu de prolonger l'existence d'un tel comité en période d'exploitation du gazoduc. Le CCMI de Montréal-Est, auquel participe la SCGM, apparaît être une tribune adéquate pour la gestion du risque associé au gazoduc en phase d'exploitation. L'engagement pris par l'initiateur de projet en audience pour former un comité de vigilance durant les travaux de construction apparaît donc suffisant.

2.6.5 Impacts sociaux

Selon l'initiateur de projet, la réalisation du projet facilitera le développement et la ramification du réseau de SCGM dans l'est de l'île de Montréal [1]. En outre, toujours selon l'initiateur de projet, la présence du gaz naturel en plus grande quantité dans ce secteur de l'île de Montréal favorisera l'implantation de nouvelles industries qui, ainsi, contribueront à la création d'emplois directs et indirects.

Sans remettre en cause ces possibilités d'impacts économiques positifs, l'équipe d'analyse considère que cette évaluation des impacts ne reflète pas certaines préoccupations qui ont été exprimées par des participants à l'audience publique sur le projet et que certains impacts sociaux échappent à l'examen. En effet, il apparaît manifeste que l'augmentation de la capacité du réseau de gaz naturel dans ce secteur de l'île provoque l'appréhension de l'implantation d'infrastructures polluantes susceptibles d'affecter la santé des résidents. En outre, le cumul d'infrastructures présentant des risques d'accidents technologiques majeurs soulève également des inquiétudes.

Selon le Collectif en Environnement Mercier-Est, la population des secteurs de Pointe-aux-Trembles – Montréal-Est et Mercier-Est – Anjou serait caractérisée par un excès de maladies respiratoires. Ce phénomène pourrait, selon ce collectif, être lié à la pollution industrielle présente sur ce territoire [17].

Le Collectif en Environnement Mercier-Est fait remarquer dans son mémoire déposé au BAPE [17] que le territoire dans lequel s'inscrit le projet de gazoduc est déjà exposé à de multiples risques d'accidents et pose la question s'il est acceptable d'en ajouter?

Les répercussions sociales découlant de ce projet dépassent le cadre d'analyse généralement utilisé lors d'autorisation gouvernementale de projets de développement majeurs et soulève notamment les questions suivantes :

- Quelles sortes et combien d'autres industries verront le jour dans l'est de Montréal?
- Comment ces projets s'harmoniseront-ils avec les aménagements résidentiels existants et à venir sur le territoire en question? Comment respecteront-ils les besoins de la population en matière de sécurité (accidents technologiques majeurs et santé)?
- Quelles sont les limites que se donnent les autorités responsables de l'aménagement du territoire pour encadrer le développement industriel du secteur? Ces limites répondent-elles

aux attentes et préoccupations exprimées de la population? Comment sont considérés les risques d'accidents technologiques ainsi que les risques pour la santé dans l'aménagement du territoire?

L'équipe d'analyse considère que le projet de raccordement au réseau de Gazoduc TQM dans l'est de l'île de Montréal entraînera une augmentation de la capacité gazière sur ce territoire et, ce faisant, suscite un questionnement concernant les risques pour la santé et la sécurité publique dépassant le cadre d'analyse de ce seul projet.

L'équipe d'analyse considère que les autorités responsables de l'aménagement du territoire en question devraient se sentir interpellées par les préoccupations du public exprimées lors de l'audience publique et devrait en tenir compte dans sa planification du développement de l'est de l'île de Montréal.

2.6.6 Gaz à effets de serre

Le projet de raccordement au réseau de Gazoduc TQM dans l'est de l'île de Montréal fournirait une capacité résiduelle en gaz naturel de l'ordre 250 000 m³/heure [18]. Une telle capacité résiduelle pourrait signifier une augmentation des gaz à effets de serre (GES) de près de 4 millions de t_{éq} CO₂ par année, si la capacité résiduelle devait être utilisée au complet. Dans le contexte où le gouvernement québécois fait siens les engagements internationaux visant à réduire la production de GES, une approche facilitant le respect de ces engagements serait d'encourager que l'augmentation de l'approvisionnement en gaz naturel serve, dans la mesure du possible, à remplacer l'utilisation de combustibles fossiles générant davantage de GES et autres polluants atmosphériques (mazout, coke métallurgique, diesel,...) chez les industries de l'est de l'île de Montréal. Une telle recommandation avait été formulée dans le cadre du rapport d'analyse environnementale sur le projet de gazoduc Bécancour et s'applique également au présent projet.

2.6.7 Ce que l'assujettissement du projet a permis de gagner

L'examen du projet de raccordement au réseau de Gazoduc TQM dans l'est de l'île de Montréal, dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts du projet, a permis de réaliser plusieurs gains en matière de protection de l'environnement :

- l'optimisation du tracé et des méthodes de construction afin de minimiser les impacts négatifs sur l'environnement;
- la considération des préoccupations de la population et des autorités locales et régionales dans l'élaboration du projet et dans l'élaboration de certaines recommandations (comité de vigilance, plan des mesures d'urgence);
- l'identification d'un enjeu dépassant le cadre de l'examen du projet de raccordement au réseau de Gazoduc TQM, soit celui de l'aménagement du territoire en termes de santé et de sécurité dans l'est de l'île de Montréal;
- la considération de mesures d'atténuation supplémentaires proposées par les personnes ressources consultées lors de l'examen du projet;
- la proposition par l'initiateur de projet d'une mesure de compensation concernant l'impact du projet sur le milieu boisé.

CONCLUSION

L'analyse environnementale du projet de raccordement au réseau de Gazoduc TQM dans l'est de l'île de Montréal a été effectuée à partir de l'étude d'impact déposée par l'initiateur de projet le 12 novembre 2003 et des documents déposés au MDDEP après l'avis de recevabilité de l'étude d'impact environnementale.

Le principal enjeu du projet est le risque d'accidents technologiques majeurs associé au projet. D'autres considérations, tels la faune et la flore, les sols contaminés, le dynamitage, les impacts sociaux et les gaz à effets de serre sont abordés.

La mise en service du gazoduc Montréal-Est constitue une source de risques d'accidents technologiques majeurs. Ce risque a été évalué dans le cadre de l'examen du projet et a été jugé acceptable en référant aux critères en matière de sécurité utilisés au Canada pour ce type de projet. Un plan des mesures d'urgence préliminaire a été réalisé pour la période d'information publique et un plan des mesures d'urgence final, réalisé conjointement avec les intervenants locaux et régionaux, devra être soumis au MDDEP avant la mise en exploitation du gazoduc.

Des retombées économiques positives sont attendues, principalement durant la période de construction. En outre, l'augmentation de l'approvisionnement en gaz naturel de l'est de l'île de Montréal favorisera l'implantation de nouvelles industries et la création d'emplois.

Les impacts sur la faune et la flore sont considérés faibles mais suscitent tout de même une attention particulière étant donné le contexte d'insertion du projet, soit un milieu biophysique altéré par les activités anthropiques.

Finalement, il apparaît que l'augmentation de la production de GES découlant de la combustion accrue de gaz naturel pourrait être atténuée en profitant de l'important surplus d'approvisionnement en gaz naturel pour convertir des entreprises de l'est de Montréal à un combustible fossile moins polluant.

La conclusion du rapport est que le projet de raccordement au réseau de Gazoduc TQM dans l'est de l'île de Montréal est justifié pour assurer l'approvisionnement de la clientèle de la Société en commandite Gaz Métropolitain après le démantèlement de la conduite existante sur le pont Jacques-Cartier et répond du même coup aux besoins d'augmentation de l'approvisionnement en gaz naturel pour la clientèle future dans l'est de l'île de Montréal. En outre, le projet est acceptable sur le plan environnemental à certaines conditions d'autorisation. En conséquence, nous recommandons l'autorisation du projet de raccordement au réseau de Gazoduc TQM dans l'est de l'île de Montréal.

Original signé par :

Nathalie Martel, biologiste, M.Sc.
Chargée de projet
Service des projets en milieu terrestre

RÉFÉRENCES

- [1] GAZ MÉTROPOLITAIN. *Projet Gazoduc Bécancour, Étude d'impact sur l'environnement, Volume 1, Rapport principal*, septembre 2003, pagination multiple.
- [2] Lettre de M. Philippe Batani, de Gaz Métro, à M^{me} Suzanne Bouchard, du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, datée du 22 juin 2004, concernant les réponses aux questions de la commission du 10 juin 2004, 8 p.
- [3] BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Transcription de l'audience publique sur le projet de raccordement au réseau de Gazoduc Trans Québec & Maritimes dans l'est de l'île de Montréal, 25 mai 2004 en soirée, 86 p.
- [4] Lettre de M. Henri Gilbert, du ministère des Transports, à M^{me} Linda Tapin, du ministère de l'Environnement, datée du 8 septembre 2004, concernant les commentaires du MTQ à la suite d'une rencontre avec Gaz Métro, 2 p.
- [5] Lettre de M. Michel Letendre, de Faune-Québec, à M^{me} Linda Tapin, du ministère de l'Environnement, datée du 21 juillet 2004, concernant l'acceptabilité environnementale du projet de raccordement au réseau de Gazoduc TQM dans l'est de l'île de Montréal, 1 p.
- [6] Lettre de M^{me} Nathalie Camden, du ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs, à M^{me} Linda Tapin, du ministère de l'Environnement, datée du 7 juillet 2004, concernant l'acceptabilité environnementale en ce qui concerne l'aspect forestier, 3 p.
- [7] Lettre de M. Philippe Batani, de Gaz Métro, à M^{me} Suzanne Bouchard, du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, datée du 10 juin 2004, contenant les réponses à un questionnaire supplémentaire, 8 p.
- [8] Environnement Québec, Direction des évaluations environnementales. Directive pour le projet de raccordement au réseau de Gazoduc TQM dans l'est de l'île de Montréal. Avril 2003, 25 p.
- [9] Lettre de M. Claude Doré et de M. Jean-Claude Lacoursière, de Gaz Métro, à M. Jocelyn Lavigne, du ministère de la Santé et des Services sociaux, datée du 14 avril 2005, concernant le scénario normalisé d'accidents technologiques, 1 p.
- [10] Courriel de M. Claude Doré, de Gaz Métro, à M. Jocelyn Lavigne, du ministère de la Santé et des Services sociaux, en copie conforme à M^{me} Nathalie Martel, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, daté du 5 mai 2005, concernant l'étude des effets dominos.

- [11] Lettre de M. Michel Letendre, de la Société de la faune et des parcs, à M^{me} Suzanne Bouchard, du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, datée du 18 juin 2004, concernant la protection et la restauration de cours d'eau, 5 pages et 1 annexe.
- [12] Note de service de M^{me} Brigitte Bérubé, de la Direction régionale de l'expertise et de l'analyse de Montréal, Laval, Lanaudière et Laurentides, à M^{me} Linda Tapin, de la Direction des évaluations environnementales, datée du 21 juillet 2004, concernant l'acceptabilité environnementale du projet, 1 p. et 2 p.j.
- [13] SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO. *Lot 1 156 899 Ptie, Montréal – Évaluation environnementale de site – Phases 1 et 2*, décembre 2003, pagination multiple.
- [14] SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO. *Gazoduc Montréal-Est, Henri-Bourassa et autoroute 40 – Évaluation environnementale de site – Phases 1 et 2*, février 2004, pagination multiple.
- [15] MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET MINISTÈRE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX. *Intoxications au monoxyde de carbone associées aux travaux à l'explosif en milieu habité*, juin 2001, 64 p.
- [16] BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Transcription de l'audience publique. Projet de raccordement au réseau de Gazoduc Trans Québec & Maritimes dans l'est de l'île de Montréal, 26 mai 2004 en soirée, 47 p.
- [17] GAZ MÉTRO. *Réponse au questionnement complémentaire - Projet de Gazoduc Montréal Est*, 28 juillet 2004, 3 p., Document déposé au BAPE et portant le code DQ16.1.
- [18] LE COLLECTIF EN ENVIRONNEMENT MERCIER-EST (CEM-E). Le projet de raccordement au réseau de Gazoduc Trans Québec & Maritimes dans l'est de l'Île de Montréal, Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE), juin 2004, 41 p.
- [19] Lettre de M. Claude Veilleux, du Groupe Conseil UDA inc., à M^{me} Linda Tapin, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 17 mai 2005, concernant des mesures d'atténuation supplémentaires, 1 p.

ANNEXE 1 : CHRONOLOGIE DES PRINCIPALES ÉTAPES DU PROCESSUS D'AUTORISATION

Date	Événement
2003-04-14	Réception de l'avis de projet au ministère de l'Environnement
2003-04-17	Transmission de la directive à l'initiateur de projet
2003-11-12	Réception de l'étude d'impact au ministère de l'Environnement
2003-11-18 au 2003-12-22	Consultation intra et interministérielle sur la recevabilité de l'étude d'impact
2003-12-17 au 2004-01-20	Transmission des questions et commentaires sur l'étude d'impact
2004-01-21	Réception des réponses aux questions et commentaires
2004-02-24 au 2004-04-10	Période d'information et de consultation publiques
2004-05-17 au 2004-09-17	Mandat d'audience publique au BAPE

ANNEXE 2 : CONSTATATIONS DU RAPPORT D'ENQUÊTE ET D'AUDIENCE DU BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT

1. La commission constate que le réseau gazier actuel est en mesure de combler la demande énergétique pour ce type de combustible sur l'île de Montréal et que sa capacité résiduelle disponible offre la possibilité d'activités de démarchage pour la Société en commandite Gaz Métro.
2. La commission constate que le démantèlement de la conduite sous le pont Jacques-Cartier entraînerait un déficit important d'approvisionnement en gaz naturel sur l'île de Montréal et qu'il importe qu'un autre point d'alimentation prenne le relais. Par conséquent, elle est d'avis que le projet de gazoduc de la Société en commandite Gaz Métro est justifié.
3. La commission constate que, malgré la faible probabilité d'occurrence d'accidents majeurs, les projets de gazoduc présentent toutefois certains risques et que, dans cette optique, les secteurs résidentiels situés à proximité des installations prévues, entre autres, pourraient être touchés.
4. **La commission est d'avis** que les scénarios présentés par la Société en commandite Gaz Métro concernant les risques d'accidents liés aux installations projetées devraient être revus selon les recommandations des ministères de la Sécurité publique, de la Santé et des Services sociaux et de l'Environnement préalablement à l'autorisation du projet. En outre, une description détaillée des conséquences possibles pour le milieu environnant devrait être faite.
5. **La commission est d'avis** qu'il est essentiel que la population puisse prendre connaissance des risques potentiels liés à l'implantation d'un gazoduc dans leur milieu et recevoir l'assurance qu'elle est raisonnablement protégée de ces risques par des mesures appropriées. Une évaluation de risque exhaustive, comprenant un plan de mesures d'urgence et un scénario d'intervention minute par minute complets, devrait être réalisée antérieurement à l'examen public d'un projet et exigée dans l'étude d'impact.
6. **La commission est d'avis** qu'il est important que tous les acteurs visés coordonnent leurs efforts pour mettre en place des mesures de prévention adéquates ainsi qu'un plan d'intervention efficace, compte tenu de la nature du projet présenté par la Société en commandite Gaz Métro.
7. **La commission est d'avis** que l'emplacement retenu par le promoteur pour effectuer le raccordement au réseau de Gazoduc Trans Québec & Maritimes constitue un choix logique en regard des contraintes soulevées par les intervenants locaux et des infrastructures en place.
8. La commission constate que la plus courte distance entre le point de raccordement et l'emplacement des postes de livraison et de mesurage de même que l'obtention d'une servitude pour la conduite à haute pression ont guidé le choix du promoteur dans la localisation des postes de livraison et de mesurage.
9. **La commission est d'avis** que le choix de l'emplacement des postes de livraison et de mesurage devrait d'abord être guidé par des considérations de sécurité publique et qu'une

évaluation exhaustive des avantages et des inconvénients des emplacements potentiels permettrait une décision mieux éclairée.

10. Compte tenu de la proximité de l'autoroute Métropolitaine, de la variabilité du flux de circulation et de son importance, **la commission invite le promoteur** à revoir les paramètres de construction de la conduite à haute pression afin de minimiser le niveau de risques d'un incident sur la conduite.
11. La commission constate la très courte distance entre l'emplacement prévu pour la conduite à basse pression et les résidences situées à partir de 5 m de celle-ci. Des résidences de part et d'autre de l'autoroute Métropolitaine se situeraient en outre à l'intérieur de la zone de radiation thermique d'au moins 12 kW/m^2 , dans laquelle les résidents pourraient subir des blessures graves pouvant être létales si un accident majeur se produisait.
12. La commission constate que le tracé retenu par la Société en commandite Gaz Métro pour la conduite à basse pression privilégie le plus court tracé et répond ainsi avant tout à un critère économique. La prévention du risque d'accidents et l'atténuation des conséquences devraient néanmoins constituer les paramètres à privilégier. **La commission est donc d'avis** que le promoteur devrait revoir le tracé proposé pour la conduite à basse pression en fonction de ces paramètres. À cet égard, la commission est d'avis que l'option Maurice-Duplessis pourrait représenter une solution de rechange intéressante qui ne semble pas avoir été analysée en profondeur, sous toutes ses facettes et ses possibilités.
13. La commission constate qu'il n'existe pas de normes réglementaires applicables au Québec établissant des distances séparatrices entre un gazoduc et un milieu habité basées sur les conséquences d'un accident industriel majeur sur la population avoisinant un gazoduc.
14. **La commission est d'avis** que, malgré la faible probabilité d'occurrence d'accidents majeurs, et dans une perspective de gestion prudente et éclairée des risques à l'égard notamment de l'exploitation d'une gazoduc, et particulièrement dans le contexte actuel de l'extension des réseaux gaziers au Québec, il serait opportun que les ministères et organismes responsables de l'aménagement du territoire, en collaboration avec les exploitants des réseaux de distribution et de transport de gaz naturel, revoient les critères de sécurité entourant l'exploitation d'une telle infrastructure dans le but de minimiser les conséquences pouvant découler d'un accident majeur.
15. **La commission est d'avis** que, si le projet se réalise, le promoteur devrait prendre sous sa responsabilité l'ensemble des coûts afférents aux actions requises pour améliorer l'alimentation en eau dans le secteur visé afin d'assurer une protection incendie adéquate.
16. **La commission est d'avis** que le promoteur devrait créer un comité de suivi pour la période de construction du gazoduc. Ce comité ne serait pas nécessaire pendant la période d'exploitation en raison de la présence du Comité mixte municipal-industriel de l'est de Montréal et de la possibilité des citoyens d'y participer. Elle est d'avis que ce comité est suffisant pour intégrer la population à la gestion des risques et que le promoteur devrait continuer de participer à ces rencontres.
17. **La commission est d'avis** que le promoteur devrait appliquer l'ensemble des mesures d'atténuation avancées par la Société de la faune et des parcs du Québec et qu'il devrait

s'assurer que le suivi des mesures d'atténuation soit suffisant pour contrer adéquatement l'érosion ainsi que l'envahissement par le phragmite.

18. **La commission est d'avis** qu'il faut minimiser le déboisement à l'emplacement prévu pour l'implantation des postes de livraison et de mesurage. Compte tenu de la carence en espaces naturels dans l'est de Montréal, le promoteur devrait compenser le déboisement par la plantation d'arbres ailleurs ou par l'acquisition et la conservation d'une superficie boisée de qualité comparable. À cet effet, des ententes pourraient être conclues avec les autorités municipales.
19. **La commission est d'avis** que le promoteur devrait dresser un inventaire herpétologique le long de l'emprise du gazoduc à haute pression, et ce, avant la réalisation des travaux, afin d'évaluer le potentiel d'utilisation par la Couleuvre brune. Dans l'éventualité où ce potentiel serait confirmé, notamment par la présence d'hibernacles, la commission est d'avis que le promoteur devrait proposer des mesures appropriées pour contrer l'impact du projet sur cette espèce.

ANNEXE 3 : LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE ET LES MINISTÈRES CONSULTÉS

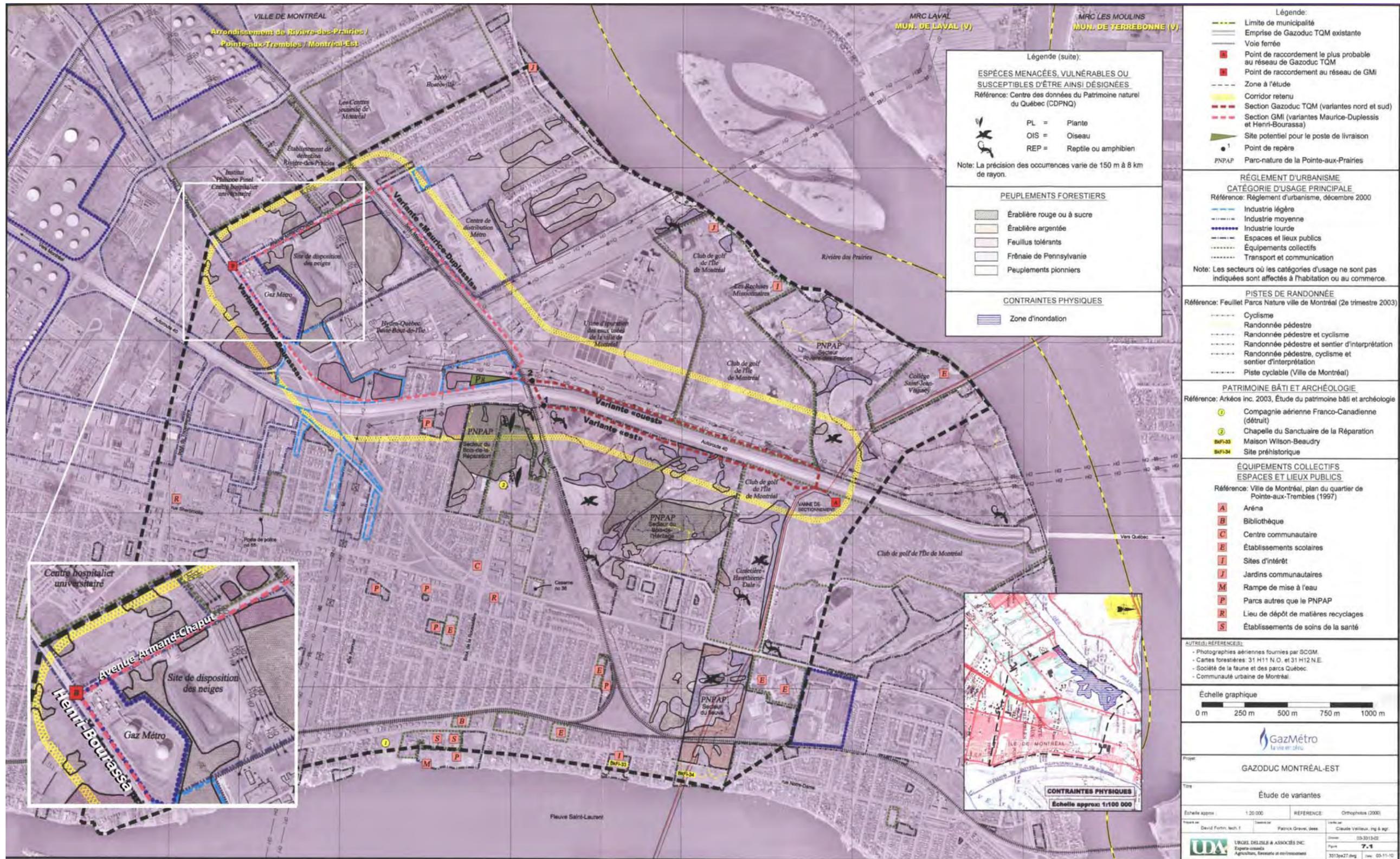
- la Direction régionale de Montréal;
- la Direction du patrimoine écologique et du développement durable;
- le ministère de la Culture et des Communications;
- le ministère de la Santé et des Services sociaux;
- le ministère de la Sécurité publique;
- le ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs :
 - Secteur des forêts;
 - Secteur de l'énergie (Développement hydrocarbures);
 - Secteur Faune Québec;
- le ministère des Transports;
- le ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir.

ANNEXE 4: LISTE DES DOCUMENTS DÉPOSÉS AU MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS APRÈS L'AVIS DE RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

- Lettre de M. Claude Doré, de Gaz Métro, à M^{me} Linda Tapin, du ministère de l'Environnement, datée du 22 juin 2004, concernant le poste de livraison, 2 p.
- Lettre de M. Claude Veilleux, du Groupe Conseil UDA inc., à M^{me} Linda Tapin, du ministère de l'Environnement, datée du 17 août 2004, concernant les commentaires du MTQ du 23 juin 2004, 3 p.
- Lettre de M. Claude Veilleux, du Groupe Conseil UDA inc., à M^{me} Linda Tapin, du ministère de l'Environnement, datée du 12 octobre 2004, concernant l'inventaire de la couleuvre brune et le scénario normalisé d'accident, 1 p. et 1 document joint.
- Lettre de M. Michel Letendre, du ministère des Ressources naturelles et de la Faune, Secteur Faune Québec, à M^{me} Linda Tapin, du ministère de l'Environnement, datée du 2 novembre 2004, concernant le rapport d'inventaire de la couleuvre brune, 1 p.
- Lettre de M^{me} Michèle Bélanger, du ministère de la Santé et des Services sociaux, à M^{me} Linda Tapin, du ministère de l'Environnement, datée du 5 novembre 2004, concernant l'analyse de risques d'accidents technologiques. 1 p. et 1 pièce jointe.
- Note de service de M. André Antoine, de la Direction régionale de Montréal, à M^{me} Nathalie Martel, de la Direction des évaluations environnementales, datée du 2 mars 2005, concernant la gestion des sols contaminés, 2 p.
- Lettre de M^{me} Linda Tapin, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, à M. Jocelyn Lavigne, du ministère de la Santé et des Services sociaux, datée du 22 avril 2005, concernant les préoccupations du ministère de la Santé et des Services sociaux concernant le projet, 2 p.
- Lettre de M^{me} Linda Tapin, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, à M. Claude Veilleux, du Groupe Conseil UDA inc., datée du 2 mai 2005, concernant des mesures d'atténuation supplémentaires, 1 p. et 1 pièce jointe.
- Lettre de M^{me} Michèle Bélanger, du ministère de la Santé et des Services sociaux, à M^{me} Linda Tapin, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 5 mai 2005, concernant le scénario normalisé d'accidents technologiques, 1 p. et 1 pièce jointe.
- Lettre de M. Claude Veilleux, du Groupe Conseil UDA inc., à M^{me} Linda Tapin, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 17 mai 2005, répondant à la lettre du 2 mai 2005 de M^{me} Linda Tapin, sur les mesures d'atténuation.

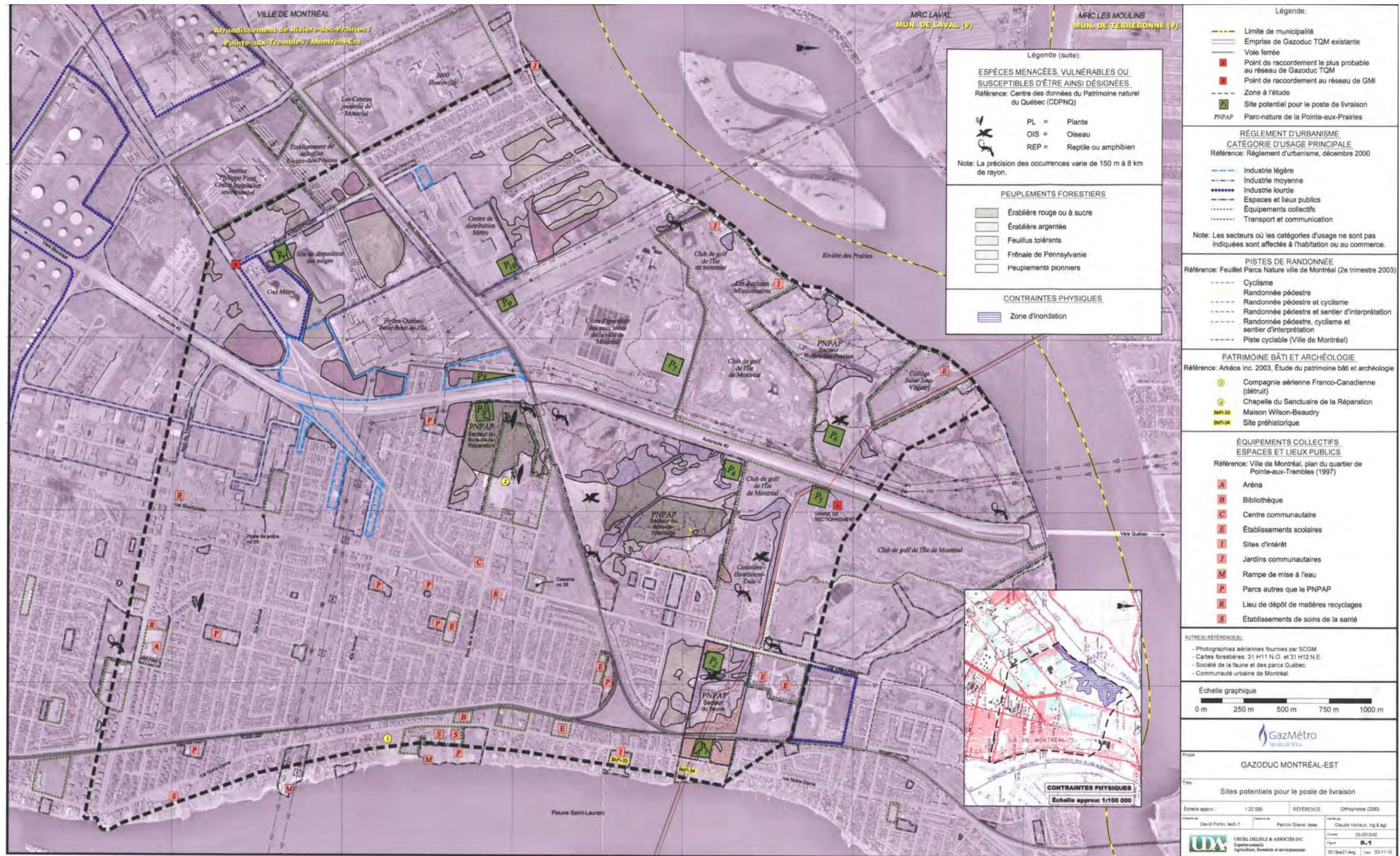
- Lettre de M^{me} Michèle Bélanger, du ministère de la Santé et des Services sociaux, à M^{me} Linda Tapin, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 5 mai 2005, concernant le scénario normalisé d'accident, 1 p. et 1 pièce jointe.
- Courriel de M. Claude Doré, de Gaz Métro, à M. Jocelyn Lavigne, du ministère de la Santé des Services sociaux, en copie conforme à M^{me} Nathalie Martel, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, daté du 5 mai 2005, présentant l'étude des effets dominos. 1 p. et 1 pièce jointe.
- Lettre de M. Claude Veilleux, du Groupe Conseil UDA inc., à M^{me} Linda Tapin, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 17 mai 2005, concernant des mesures d'atténuation supplémentaires, 1 p.
- Courriel de M^{me} Michèle Bélanger, du ministère de la Santé et des Services sociaux, à M^{me} Nathalie Martel, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, daté du 19 mai 2005, concernant l'étude de M. Jean-Paul Lacoursière sur les effets dominos, 1 p.

ANNEXE 5 : FIGURE 1 - ÉTUDE DE VARIANTES



Source : Adaptée de l'étude d'impact, Volume 1, Rapport principal

ANNEXE 6 : FIGURE 2 - SITES POTENTIELS POUR LE POSTE DE LIVRAISON



Source : Tirée de l'étude d'impact, Volume 1, Rapport principal