

3.0 PROJETS DE ROUTES DU GRAIN DES PRAIRIES FAISANT L'OBJET DU MODÈLE DE RAPPORT D'EXAMEN PRÉALABLE PAR CATÉGORIE

3.1 Introduction

Cette section traite des types de projets de routes du grain des Prairies pouvant être étudiés en vertu du MREPC et donne des directives quant aux types de projets n'étant pas prévus pour étude en vertu du MRPEC en raison des possibilités de causer des effets environnementaux négatifs significatifs. Les types d'activités de projet généralement associés au modèle d'examen préalable par catégorie, au calendrier et à la durée du projet y sont aussi décrits en détail.

3.2 Objet des projets de routes du grain des Prairies

Des facteurs comme les réformes fédérales en matière de législations du transport du grain, la consolidation des réseaux de silos de grain ruraux, les changements aux systèmes de culture, l'adaptation à de nouvelles technologies de la production et le développement de traitements à valeur ajoutée ont contribué au trafic accru de camions lourds ayant mené à la détérioration des routes du grain rurales. Les projets financés par le Programme des projets de routes du grain des Prairies sont généralement des projets de modification des routes conçus pour augmenter de manière sécuritaire la capacité potentielle des routes du grain rurales. Les projets financés améliorent la durabilité et la vitesse et favorisent la sécurité grâce à la réalisation d'améliorations comme les voies de virage, la réfection des revêtements de routes et l'amélioration des lignes de sites horizontales et verticales.

3.3 Projets de routes du grain des Prairies assujettis à l'examen préalable par catégorie

3.3.1 Projets de routes du grain des Prairies assujettis à de la LCÉE

Seuls les projets d'exploitation entrant dans le cadre de la définition de « projet » de la *LCÉE* requièrent une évaluation environnementale. Un projet exécuté en vertu de la *LCÉE* doit être une opération relative à un ouvrage ou à une activité concrète décrit dans la Liste d'inclusion. Tous les projets de routes du grain des Prairies sont des activités associées à des ouvrages et sont donc considérés comme des « projets » aux termes de la *LCÉE*. Une opération relative à un ouvrage inclut toutes les réalisations de travaux, les opérations, les modifications, les désaffectations ou tous les abandons proposés, ou toute opération relative à cet ouvrage. Un ouvrage est généralement considéré comme une structure fixe, faite par l'homme et possédant une certaine durabilité.

Même si une opération peut être considérée comme un « projet » tel que décrit plus haut, une évaluation environnementale n'est pas requise aux termes de la *LCÉE* à moins d'être en présence d'un facteur de déclenchement fédéral permettant de donner suite au projet. Tous les projets de

routes du grain des Prairies chapeautés par le PPRGP possèdent des facteurs de déclenchement fédéraux (alinéa 5(1)b) *LCÉE*) étant donné que les fonds octroyés par ce programme permettent de poursuivre le projet.

3.3.2 Projets de routes du grain des Prairies exclus des dispositions de la *LCÉE*

Un certain nombre de projets de routes du grain des Prairies ne nécessitent pas d'évaluation aux termes de la *LCÉE* lorsque «les effets environnementaux de certains projets relativement aux ouvrages sont non significatifs», tel que stipulé dans la Liste d'exclusion et comme mentionné ci-dessous:

Section 1: *L'entretien proposé ou la réparation d'un ouvrage existant.*

Section 15: *Le prolongement ou les modifications d'une route existante qui serait exécuté sur l'emprise de la route existante et qui:*
a) n'allongerait pas la route;
b) n'élargirait pas la chaussée de plus de 15 %;
c) ne serait pas exécuté à l'intérieur d'un périmètre de 30 m d'un plan d'eau; et
d) ne donnerait pas lieu au rejet probable d'une substance polluante dans un plan d'eau.

Section 42: *La proposition de modifications à la partie d'un ponceau existant qui*
a) n'est pas reliée à un plan d'eau;
b) permet le passage souterrain à travers une voie ferrée ou une route; et
c) est dans les limites de l'emprise de la route ou de la voie ferrée existante.

Le choix des exclusions en vertu de la Liste d'exclusion est déterminé conformément avec la procédure décrite dans le Rapport d'examen préalable par catégorie (Section 6).

3.3.3 Projets de routes du grain des Prairies assujettis au MREPC

Les activités associées aux projets de routes du grain comprennent les travaux effectués pour modifier les infrastructures existantes ainsi que les activités connexes nécessaires à l'exécution des travaux sur les infrastructures.

Les projets faisant l'objet du MRPEC incluent:

- l'élargissement des chaussées de plus de 15 %; et
- le prolongement des routes ou un réalignement qui prolongerait la route;
- les modifications aux tabliers de ponts.

Les projets de routes du grain des Prairies nécessitent souvent la réalisation de travaux et l'opération d'autres ouvrages ou activités concrètes identiques au projet de route en soi, incluant la réalisation et l'opération de:

- Emprunts et fosses à agrégats;
- Sites de production d'asphalte;
- Remplacement des ponceaux ou installations non associées à des ponts sur plan d'eau n'abritant pas de poissons.

Les projets et les activités qui entrent dans le cadre des catégories citées plus haut sont traités par le MRPEC.

3.3.4 Projets de routes du grain des Prairies non assujettis au MREPC

Certains types de projets de routes du grain des Prairies ne sont pas assujettis au MRPEC selon le type de modification et les caractéristiques écologiques spécifiques de la zone du projet. Les projets de routes du grain des Prairies qui ne sont pas assujettis par le MREPC incluent:

- La substitution des ponts avec des ponceaux;
- Les travaux à flot effectués sur les ponts, les pontons ou toutes autres structures connexes;
- La construction de nouveaux ponts ou de nouvelles routes;
- Le remplacement ou l'installation de ponceaux qui sous-entend une prolongation de la longueur des buses, un changement de diamètre ou un changement de forme ou de conception et sur les plans d'eau qui abritent des populations halieutiques permanentes ou des migrations saisonnières de poissons;
- La désaffectation des ponts;
- Les projets exécutés sur des terres gérées par l'Agence Parcs Canada;
- Les projets nécessitant un permis des Affaires indiennes et du Nord du Canada;
- Les projets nécessitant un permis, une autorisation ou une approbation de Pêches et Océans Canada, (le Programme de gestion de l'habitat du poisson et de la Garde côtière canadienne) ou d'Environnement Canada.

3.4 Descriptions du projet

Les descriptions du projet sont organisées afin de refléter une approche pragmatique des activités de travail et pour répondre aux exigences de la *LCÉE* quant à l'étude des impacts potentiels de toutes les opérations reliées à un projet (c.-à-d. la réalisation de travaux, l'opération, la modification, la désaffectation, l'abandon tel que stipulé au paragraphe 15(3) de la *LCÉE*).

3.4.1 Réfection des routes

Ces types de projet traitent généralement des modifications aux infrastructures existantes même si elles peuvent occasionner des perturbations dans les emprises existantes ou les nouvelles emprises. L'objet de ces projets est souvent d'améliorer le revêtement des routes afin de pouvoir augmenter de manière sécuritaire le débit de circulation, augmenter la vitesse de route en

redressant les courbes et en enlevant les pentes raides, ou redresser la plate-forme pour diminuer les détériorations et réduire les coûts d'entretien. D'autres projets comprennent souvent des modifications comme l'ajout de nouvelles voies de virage ou de routes d'accès pour les destinations de livraison ou les opérations de traitement des cultures à valeur ajoutée. En général, la réfection des routes comprend les activités entreprises pour élargir, refaire le revêtement, niveler, prolonger ou réaligner une infrastructure existante.

Préparation du terrain – les activités possibles associées à la préparation du terrain incluent:

- le défrichage et le déboisement;
- le déblaiement et la manipulation de la couche arable;
- l'excavation et l'élimination des terres impropres et des matériaux de surface.

Gestion du matériel – les équipements habituellement utilisés pour les projets de réfection des routes incluent des équipements hydrauliques lourds dont les véhicules à chenilles (pelles rétrocaveuses mécaniques, bulldozers), les véhicules sur pneus (pelles rétrocaveuses mécaniques, véhicules Bobcat, niveleuses, camions à gravier, véhicule de lavage par pulvérisation d'eau) et les véhicules spécialisés (benne tasseuses, appareil d'application de contrôle des poussières, asphaltieuses). La gestion du matériel comprend les risques **d'accidents et de fonctionnements défectueux** pouvant toucher les composantes environnementales. La gestion du matériel couvre l'étendue de toutes les opérations reliées à un projet.

Travaux – les activités généralement entreprises pour la réalisation des projets de réfection des routes incluent:

- le nivellement des fossés et des pentes de talus;
- l'ajout de matériaux à la base pour l'élargissement et le remplissage;
- le remplacement ou l'ajout de matériaux au revêtement de la route pour l'élargissement;
- l'emploi d'agent de contrôle des poussières;
- l'excavation et la mise en place de matériaux pour les travaux de drainage, les ponceaux et les franchissements routiers;
- mesures de contrôle des sédiments (temporaire et permanent)
- la pose d'asphalte ou de revêtement de sol.

Tâches ultérieures à la réalisation des travaux – les activités ultérieures à la réalisation généralement associées aux projets de réfection des routes incluent:

- le déblaiement et la manipulation de la couche arable;
- le reverdissement des fossés, des pentes de talus et des nouvelles emprises;
- la mise en oeuvre de mesures de contrôle de l'érosion permanentes ou temporaires;

- les mesures de contrôle de mauvaises herbes;
- élimination des déchets de construction, des excédents et des matières dangereuses;
- la pose de clôtures.

Accidents et défaillances – les situations possibles relatives aux accidents et aux défaillances incluent:

- les écoulements de carburant provenant des équipements opérés sur le terrain;
- les possibilités d'incendies durant les phases du projet;
- l'érosion/le débordement des pièges à sédiments et les mouvements de pentes causés par les pluies abondantes durant la construction;
- défaillance des mesures de contrôle du drainage
- défaillance ou fonctionnement défectueux de l'équipement du contrôle de la pollution de l'air provenant des usines d'asphalte
- une augmentation du trafic pouvant mener à des accidents avec d'autres véhicules ou avec la faune;
- les déversements accidentels d'asphalte, de peinture, de produits chimiques et de sel de voirie.

Opération – l'opération des routes inclut les activités d'entretien comme le nivellement, le déneigement et l'épandage de sel, la tonte des fossés, les réparations du revêtement et l'utilisation d'agent de contrôle des poussières. La régulation et le déplacement du trafic routier y sont aussi inclus. Des services routiers, des activités d'entretien et des normes sont actuellement en vigueur pour les projets de modification des routes faisant l'objet de la catégorie et sont régis par les autorités gouvernementales provinciales ou municipales. Les effets potentiels importants des activités reliées aux services routiers comme les impacts aux pêcheries, aux habitats fauniques ou aux ressources hydrologiques menacées peuvent être identifiés et abordés par le biais du REPC en fonction des projets spécifiques.

Désaffectation – les projets de routes rurales faisant l'objet du MRPEC sont considérés comme des ouvrages permanents ne pouvant pas être désaffectés en aucun temps – contrairement aux routes construites comme ressources d'accès temporaires (c.-à-d. pour l'exploitation minière, forestière et les opérations pétrolières et gazières, ou pour l'accès saisonnier comme les routes de glace en hiver). De par leur nature permanente, la désaffectation des routes rurales ne fait pas l'objet des champs d'application du MREPC. Si un facteur de déclenchement fédéral était présent, les activités de désaffectation pourraient être définies comme un «projet» aux termes de la *LCÉE* et être étudiées par le biais d'un examen préalable individuel.

3.4.2 Modifications aux tabliers de ponts

Des modifications aux tabliers de ponts peuvent être entreprises en relation avec certains projets afin d'améliorer la capacité des ponts et permettre un débit et une vitesse accrus de circulation conformément à celles des infrastructures. Ceci peut sous-entendre le renforcement de la structure du pont, le remplacement des matériaux du tablier de pont ou la réfection du revêtement. Les travaux à flot comme les réparations ou la réfection des pontons ne font pas l'objet du champ d'application de l'évaluation par catégorie.

Préparation du terrain – les activités reliées à la préparation du terrain pour les modifications aux tabliers de ponts peuvent inclure:

- le déblaiement et l'élimination des matériaux de ponts;
- l'entassement de nouveaux matériaux de construction.

Gestion du matériel – les équipements habituellement utilisés au cours des modifications des tabliers de ponts incluent des équipements hydrauliques lourds comme des véhicules sur pneus (pelles rétrocaveuses mécaniques, véhicules Bobcat, niveleuses, chariots-grues, camion à gravier, véhicule de lavage par pulvérisation d'eau) et des véhicules spécialisés (asphalteuses). Des équipements manuels peuvent aussi être utilisés de façon régulière, incluant l'utilisation de génératrices, de compresseurs, de marteaux perforateurs, de sableurs, de machines à souder, de chalumeaux oxyacétyléniques, de pistolets à peinture et d'un éventail d'outils mécaniques à main. La gestion du matériel inclut les risques **d'accidents et de défaillances** pouvant toucher les composantes environnementales. La gestion du matériel couvre l'étendue de toutes les opérations reliées à un projet.

Travaux – les activités habituelles entreprises dans le cadre des projets de modifications des ponts incluent:

- le sablage au jet pour enlever la peinture et pour préparer les surfaces corrodées;
- le découpage et le soudage des nouveaux matériaux à la structure de pont existante;
- le peinturage des nouveaux matériaux de construction;
- la mise en place des nouveaux matériaux de tabliers de ponts (c.-à-d. dalles de béton);
- la pose d'asphalte.

Tâches ultérieures à la réalisation des travaux – les activités associées au projet de nettoyage incluent:

- l'élimination des vieux matériaux de pont;
- l'élimination des déchets de construction, des excédents et des matières dangereuses;
- la pose de clôtures.

Accidents et défaillances – les situations possibles reliées aux accidents et aux défaillances incluent:

- les écoulements de carburant provenant de la machinerie conduite sur le terrain;
- les possibilités d'incendies durant les phases du projet;
- l'érosion/le débordement des pièges à sédiments et les mouvements de pentes causés par les pluies abondantes durant la construction;
- une augmentation du trafic pouvant mener à des accidents avec d'autres véhicules ou avec la faune;
- défaillance des mesures de contrôle du drainage
- défaillance ou fonctionnement défectueux de l'équipement du contrôle de la pollution de l'air provenant des usines d'asphalte
- les déversements accidentels d'asphalte, de peinture, de produits chimiques et de sel de voirie.

Exploitation et Entretien – L'exploitation et l'entretien des ponts incluent les activités comme le nettoyage et la peinture avec des impacts similaires à ceux de la phase de construction. L'exploitation inclut aussi le déneigement et le déglçage, l'utilisation de sels et d'abrasifs et la régulation et la surveillance du trafic routier du pont. Des procédures d'exploitation et d'entretien du pont et des normes sont actuellement en vigueur pour les projets de modification des routes faisant l'objet de la catégorie et sont régis par les autorités gouvernementales provinciales ou municipales. Les effets potentiels significatifs des activités d'exploitation de ponts comme les impacts aux pêcheries, aux habitats fauniques ou aux ressources hydrologiques menacées peuvent être identifiés et abordés par le biais du REPC en fonction des projets spécifiques.

Désaffectation – les projets de ponts faisant l'objet du MREPC sont considérés comme des ouvrages permanents ne pouvant pas être désaffectés en aucun temps – contrairement aux ponts construits pour donner un accès temporaire aux ressources (c.-à-d. pour l'exploitation minière, forestière et pétrolière et gazière). Même si les structures de ponts possèdent une durée de vie limitée, les détails associés à leur désaffectation, leur abandon ou leur remplacement ne sont généralement pas connus. Les options possibles incluent l'enlèvement et le remplacement d'un pont par un autre, les travaux de réparation et de renforcement d'envergure ou le remplacement du pont par une autre structure comme un ponceau. De par leur nature permanente et l'incertitude associée aux détails futurs des projets, la désaffectation des ponts ne fait pas partie de la portée du MREPC. Si un facteur de déclenchement fédéral était présent, la désaffectation étant un «projet» aux termes de la *LCÉE*, serait alors évaluée par le biais d'un examen préalable individuel.

3.4.3 Bacs d'emprunt de matériaux et de granulat

Des bacs d'emprunt de matériaux et de granulat sont souvent nécessaires pour fournir des matériaux de remblai ou de granulat (gravier, roches, enrochements) pour les projets de routes ou

comme matériaux d'asphaltage.

Préparation du terrain - les activités reliées à la préparation du terrain pour les bancs d'emprunt incluent:

- le défrichage et le déboisement;
- le déblaiement, la manipulation et l'entreposage de la couche arable;
- l'excavation et l'élimination des terres impropres et des matériaux de surface.
- la construction de chemins d'accès.

Gestion du matériel – les équipements habituellement utilisés pour le déblaiement et l'exploitation des emprunts incluent des équipements hydrauliques lourds comme les véhicules à chenilles (pelles rétrocaveuses mécaniques, bulldozers) et les véhicules sur pneus (pelles rétrocaveuses mécaniques, véhicules Bobcat, niveleuses, camions à benne). La gestion du matériel inclut les risques **d'accidents et défaillances** pouvant toucher les composantes environnementales. La gestion du matériel couvre l'étendue de toutes les opérations reliées à un projet.

Travaux/Exploitation – les activités associées au déblaiement et à l'exploitation des bancs d'emprunt:

- la récupération ou l'entreposage des matériaux de la couche arable ou des matériaux du sous-sol;
- l'excavation du recouvrement;
- l'excavation, la préparation ou l'empilage de tous les produits;
- le détournement des eaux souterraines ou de surface pour faciliter l'extraction ou le lavage;
- le déplacement des matériaux empilés sur le banc;
- l'enlèvement des matériaux empilés sur la banc;
- le remplacement des matériaux constitutifs du sol entreposés;
- l'excavation et l'élimination des terres impropres et des matériaux de surface.

Tâches ultérieures à la réalisation des travaux – les bancs d'emprunt peuvent être remis en état en les fondant au paysage (retournés à leur état quasi original), en les transformant en mares artificielles ou pour d'autres utilisations spécifiques (c.-à-d. étangs de pisciculture) en collaboration avec le propriétaire foncier ou l'autorité de gestion des terres. Les activités généralement associées à la restauration des emprunts et des chemins d'accès incluent:

- l'enlèvement et l'élimination des roches et autres déchets;
- le remplacement du recouvrement et des matériaux du sous-sol;
- le nivellement et le tracé du terrain;

- le remplacement et la manipulation de la couche arable, du sous-sol et des milieux de croissance des végétaux;
- la finition du lit des semences, l'ensemencement et le reverdissement;
- la mise en oeuvre de mesures de contrôle de l'érosion permanentes ou temporaires;
- la protection des sites restaurés;
- les mesures de contrôle de mauvaises herbes;
- l'élimination des déchets de construction, des excédents et des matières dangereuses;
- la pose de clôtures.

Accidents et défaillances – les situations possibles reliées aux accidents et aux défaillances incluent:

- les écoulements de carburant provenant des équipements conduits sur le terrain;
- les possibilités d'incendies durant les phases du projet;
- l'érosion/le débordement des pièges à sédiments et les mouvements de pentes causés par les pluies abondantes durant la construction;
- une augmentation du trafic pouvant mener à des accidents avec d'autres véhicules ou avec la faune;
- les déversements accidentels d'asphalte, de peinture, de produits chimiques et de sel de voirie.

3.4.4 Sites de production d'asphalte

Des sites de production d'asphalte peuvent être construits de façon temporaire pour faciliter l'approvisionnement en matériaux d'asphalte pour certains projets de réfection du revêtement des routes. Les sites de production d'asphalte sont situés à proximité des projets de routes puisque les contraintes de température d'emploi empêchent le transport de l'asphalte sur de longues distances.

Préparation du terrain – les sites de production d'asphalte sont habituellement situés sur les lieux mêmes, ou à proximité, des bancs d'emprunt de granulat existants ou des nouveaux bancs d'emprunt. Le nivellement de l'aire désignée du site de production peut être nécessaire pour créer une surface de niveau pour le site, des cuves de stockage des matériaux combustibles et du pétrole ou pour l'entreposage, le stationnement et le chargement des véhicules. Dans certains cas, les sites de production peuvent ne pas être situés dans des zones perturbées. Le cas échéant, la préparation du terrain pourra aussi inclure:

- le défrichage et le déboisement;
- le déblaiement, la manipulation et l'entreposage de la couche arable;
- l'excavation et l'élimination des terres impropres et des matériaux de surface.
- la construction de chemins d'accès.

Gestion du matériel – les équipements habituellement utilisés pour la réalisation des travaux et la production d’asphalte incluent des équipements hydrauliques lourds comme les véhicules à chenilles (pelles rétrocaveuses mécaniques, bulldozers) et les véhicules sur pneus (pelles rétrocaveuses mécaniques, véhicules Bobcat, niveleuses, camions à benne). La gestion du matériel inclut les risques **d’accidents et défaillances** pouvant toucher les composantes environnementales. La gestion du matériel couvre l’étendue de tous les travaux reliées à un projet.

Travaux/exploitation – les équipements habituellement utilisés pour la réalisation des travaux et la production d’asphalte incluent des équipements hydrauliques lourds comme les véhicules à chenilles (pelles rétrocaveuses mécaniques, bulldozers) et les véhicules sur pneus (pelles rétrocaveuses mécaniques, véhicules Bobcat, niveleuses, camions à benne). La production d’asphalte comprend aussi:

- l’utilisation de pompes et de boyaux pour les matériaux combustibles et le pétrole; l’utilisation de transporteurs à courroie pour le déplacement du granulat et des matériaux d’asphalte sur le terrain;
- l’exploitation du site de production d’asphalte (incluant l’équipement de contrôle de la pollution comme les dépoussiéreurs par voie humide ou les systèmes de dépoussiérage à sacs filtrants pour contrôler les émissions de particules);
- mesures de contrôle des sédiments (temporaire et permanent)
- les opérations de chargement/déchargement reliées aux matières combustibles, au pétrole et à l’asphalte.

Accidents et défaillances – les situations possibles reliées aux accidents et aux défaillances incluent:

- les écoulements de carburant provenant des équipements opérés sur le terrain;
- les possibilités d’incendies durant les phases du projet;
- l’érosion/le débordement des pièges à sédiments et les mouvements de pentes causés par les pluie abondantes durant la construction;
- une augmentation du trafic pouvant mener à des accidents avec d’autres véhicules ou avec la faune;
- défaillance ou fonctionnement défectueux de l’équipement du contrôle de la pollution de l’air provenant des usines d’asphalte
- les déversements accidentels d’asphalte, de peinture, de produits chimiques et de sel de voirie.

Tâches ultérieures à la réalisation des travaux et désaffectation – les sites de production d’asphalte font généralement partie de l’exploitation des bancs de granulat et ne sont habituellement pas remis en état séparément. L’équipement est toutefois démonté et déménagé de lieu. La préoccupation première en matière de restauration, mis à part pour la remise en état des bancs habituelle, est reliée à la contamination des sols par les écoulements ou les

déversements accidentels de matériaux contaminants (c.-à-d. matériaux combustibles, pétrole, asphalte). Les matériaux contaminés devront peut-être être dégagés et le site remis en état. Les sites de production situés dans des zones déjà perturbées seront habituellement démontés et remis en état immédiatement après les travaux grâce aux activités suivantes:

- l'enlèvement et l'élimination des roches et autres déchets;
- le remplacement du recouvrement et des matériaux du sous-sol;
- le nivellement et le tracé des courbes de niveau du terrain;
- le remplacement et la manipulation de la couche arable, du sous-sol et des milieux de croissance des végétaux;
- la finition du lit des semences, l'ensemencement et le reverdissement;
- la mise en oeuvre de mesures de contrôle de l'érosion permanentes ou temporaires;
- la protection des sites restaurés;
- les mesures de contrôle de mauvaises herbes;
- l'élimination des déchets de construction, des excédents et des matières dangereuses;
- la pose de clôtures.

3.4.5 Remplacement ou installation des ponceaux de cours d'eau/plans d'eau

Le croisement des routes au-dessus des courants d'eau n'abritant pas de poissons pourrait exiger le remplacement, l'allongement ou l'installation de ponceaux, ces travaux font l'objet du MREPC. Le remplacement des ponceaux nécessitant une prolongation, une diminution du diamètre ou un changement de forme ou de design **ne fait pas l'objet** du MREPC. Dans la même veine, le remplacement des ponts par des ponceaux **ne fait pas l'objet** du MRPEC.

Préparation du terrain – les activités possibles reliées à la préparation du terrain incluent

- le défrichage et le déboisement;
- la construction de batardeaux;
- l'évacuation des eaux (l'élimination des excès d'eau du site à l'aide de pompes, de boyaux, de caniveaux ou de jaugeurs temporaires et de pièges à sédiments);
- le nivellement et l'excavation;
- le creusement de tunnels;
- mesures de contrôle des sédiments (temporaire et permanent)
- l'élimination/l'entreposage des matériaux enlevés incluant la végétation, les sols et le gravier.

Gestion du matériel – les équipements habituellement utilisés pour la réalisation des travaux et l'exploitation de sites de production d'asphalte incluent des équipements hydrauliques lourds comme les véhicules à chenilles (pelles rétrocaveuses mécaniques, bulldozers) et les véhicules sur pneus (pelles rétrocaveuses mécaniques, véhicules Bobcat, niveleuses, camions à benne). Des équipements manuels peuvent aussi être utilisés de façon régulière, incluant l'utilisation de génératrices, de compresseurs et d'un éventail d'outils mécaniques à main. La gestion du

matériel inclut les risques **d'accidents et de défaillance** pouvant toucher les composantes environnementales. La gestion du matériel couvre l'étendue de toutes les travaux reliées à un projet.

Travaux – les activités généralement entreprises dans le cadre de projets d'installation et de remplacement des ponceaux incluent:

- l'installation de gravier, d'enrochement ou d'autres matériaux de fondation et de stabilisation (c.-à-d. le coulage de fondations en béton);
- mesures de contrôle des sédiments (temporaire et permanent)
- l'installation de ponceaux en béton ou en métal.

Entretien – les activités d'entretien associées aux ponceaux mettent habituellement en cause le nettoyage périodique des débris pouvant réduire le débit d'eau à travers le ponceau. Ceci sous-entend généralement des travaux à flot et l'utilisation d'outils mécaniques à main. Ce genre de travaux est habituellement effectué par les équipes de préposés à l'entretien municipales ou provinciales. Les effets potentiels importants des activités d'entretien des ponceaux comme les impacts aux pêcheries, aux habitats fauniques ou aux ressources hydrologiques menacées peuvent être identifiés et abordés par le biais du REPC en fonction des projets spécifiques.

Tâches ultérieures à la réalisation des travaux – les activités de remise en état du terrain généralement associées à des projets d'installation et de remplacement des buses incluent:

- le nivellement;
- la restauration et/ou l'amélioration du débit;
- la consolidation des berges;
- le reverdissement;
- l'élimination des déchets;
- les mesures de contrôle de mauvaises herbes;
- mesures de contrôle des sédiments (temporaire et permanent)
- l'élimination des déchets de construction, des excédents et des matières dangereuses;
- la pose de clôtures.

Accidents et défaillances – les situations possibles reliées aux accidents et aux défaillances incluent:

- les écoulements de carburant provenant des équipements conduits sur le terrain;
- défaillance des mesures de contrôle du drainage
- l'érosion/le débordement des pièges à sédiments et les mouvements de pentes causés par les pluies abondantes durant la construction.

Désaffectation – les projets de ponceaux faisant l’objet du MREPC sont considérés comme des ouvrages permanents ne pouvant pas être désaffectés en aucun temps. Même si une structure de ponceau possède une durée de vie limitée, celle-ci ne se verra pas désaffectée, mais plutôt remplacée par une autre structure de ponceau ou de pont à la fin de sa durée de vie. Les détails associés à la désaffectation, l’abandon ou au remplacement des structures de ponceaux ne sont généralement pas connus lors de la réalisation des travaux. De par leur nature permanente et l’incertitude associée aux détails futurs du projet, la désaffectation des ponceaux **ne fait pas l’objet** du MREPC. Si un facteur de déclenchement fédéral était présent, les activités de désaffectation étant définies comme un “projet” aux termes de la *LCÉE*, pourraient être étudiées par le biais d’un examen préalable individuel.

3.5 Établissement du calendrier saisonnier et durée des projets types

Les projets de routes du grain des Prairies sont généralement entrepris après le dégel du printemps, durant l’été et à l’automne avant le gel du sol. Ceci est une exigence pratique des projets de construction des routes puisqu’il est difficile ou même impossible de manipuler des sols gelés ou d’effectuer des travaux de remblai, de réfection des revêtements, d’asphaltage, de pavage et de construction connexes à des températures en-dessous du point de congélation. Au cours de la saison principale de construction, des conditions de sols et de terre mouillés peuvent être provoquées par un dégel tardif, des niveaux de précipitations saisonnières élevés ou des événements pluvio-hydrologiques temporaires. La réalisation de projets de construction est souvent restreinte (c.-à-d. les interdictions municipales relatives aux routes rurales de gravier) lors des conditions humides du printemps.

D’autres facteurs relatifs à l’établissement du calendrier des projets de construction des routes touchent aux périodes importantes du cycle de vie des poissons, de la faune et des espèces végétales indigènes. Des travaux en milieu aquatique peuvent être planifiés lorsque les perturbations aux habitats des poissons ou des autres organismes aquatiques en séjour ou migrants sont minimales. Dans les habitats d’eau douce, la période optimale de travaux en milieu aquatique pour les pêcheries se situe généralement durant les mois d’été. Les périodes importantes d’accouplement, de nidification et de migration des oiseaux aquatiques peuvent aussi être prises en considération lors de l’exécution de travaux à proximité des cours d’eau et des plans d’eau.

Les périodes importantes des espèces sauvages terrestres peuvent aussi être évitées en établissant un horaire de construction et un calendrier de projet. Les saisons de nidification des oiseaux migrants, plus particulièrement celles des oiseaux des Prairies, peuvent être évitées tout particulièrement dans les aires d’habitat des oiseaux indigènes et dans tout autre habitat adapté. La fin de l’été et l’automne sont habituellement les meilleures périodes pour planifier des travaux de construction et éviter de perturber les saisons de nidification importantes de ces espèces. D’autres espèces sauvages terrestres comme les reptiles (thamnophis) et les amphibiens (salamandres, grenouilles) sont reconnues pour leur comportement migratoire à travers des aires particulières durant des périodes spécifiques de l’année pour hiberner ou s’accoupler. L’exécution de travaux de construction dans ces régions peut être planifiée afin d’éviter les périodes de migration. Les impacts potentiels aux espèces provinciales ou fédérales en danger

devraient aussi être pris en considération lors de l'établissement du calendrier de construction afin d'éviter les périodes importantes comme les saisons d'accouplement et d'élevage.

Les espèces végétales indigènes et leurs habitats peuvent aussi être touchés par les perturbations qu'entraînent les travaux de construction. La période optimale d'exécution des travaux de construction dans les habitats indigènes des Prairies se situe habituellement vers la fin de l'été et au début de l'automne lorsque la végétation est en dormance. L'établissement d'un calendrier de construction à l'intérieur de cet intervalle est particulièrement important pour les projets où le reverdissement des espèces indigènes doit être utilisé comme technique de remise en état de l'habitat.

Pour terminer, la majorité des projets de route devront être exécutés à proximité des terres labourables. L'établissement d'un calendrier de projet devrait prendre en considération les impacts potentiels relatifs aux cultures et aux exploitations agricoles. Comme pour les impacts à la végétation indigène, l'exécution des travaux de construction à la fin de l'été, au début de l'automne et après les récoltes évitera la plupart des impacts aux exploitations agricoles.

Généralement, la période optimale de mise en œuvre des projets de modification de routes se situe à la fin de l'été et en automne. La réalisation des projets durant ces saisons permettra habituellement d'éviter les impacts directs à la faune, aux pêcheries et à la végétation indigène menacées ainsi qu'aux exploitations agricoles. Les conditions écologiques spécifiques doivent tout de même être examinées. Les activités reliées aux travaux de construction peuvent être exécutées en plusieurs temps afin d'éviter les impacts aux espèces menacées ou aux périodes écologiques spécifiques. Par exemple, il sera peut-être nécessaire de planifier les travaux dans un cours d'eau au début de l'été, avant la migration de frai d'automne, pour éviter les impacts aux pêcheries alors que les travaux de construction à travers les habitats sauvages ou les terres agricoles pourront être remis à plus tard.

Les travaux de construction sont généralement terminés en une saison, la durée des projets étant de quelques jours à quelques semaines. Dans certains cas, il sera peut être souhaitable de terminer la remise en état et le reverdissement des sites de construction au printemps suivant.