



**RÉSUMÉ DE LA DESCRIPTION DU PROJET DE  
RELOCALISATION DE L'HÉLIPORT DE LA DIRECTION DE LA  
LUTTE CONTRE LES INSECTES**

VERSION DÉFINITIVE

KGS Group 17-0107-016  
Avril 2018

PRÉPARÉ PAR :

RÉVISÉ PAR :

---

Gene Senior, M.A.  
Spécialiste de l'environnement

---

Steve Offman, M.Sc.  
Spécialiste principal de  
l'environnement

APPROUVÉ PAR :

---

Jason Mann, M.Sc., géo.  
Associé principal, chef de service  
Services environnementaux

## TABLE DES MATIÈRES

1.0	RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET PERSONNES-RESSOURCES.....	1
1.1	LA NATURE DU PROJET ET L'EMPLACEMENT PROPOSÉ .....	1
1.2	RENSEIGNEMENTS SUR LE PROMOTEUR.....	1
1.2.1	Nom du projet.....	1
1.2.2	Nom du promoteur .....	2
1.2.3	Adresse du promoteur .....	2
1.2.4	Directeur général.....	2
1.2.5	Personne-ressource principale.....	2
1.3	LES ADMINISTRATIONS ET LES AUTRES PARTIES CONSULTÉES.....	3
1.4	L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET LES EXIGENCES RÉGLEMENTAIRES.....	3
1.4.1	<i>Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)</i> .....	3
1.4.2	<i>Loi sur l'environnement (Manitoba)</i> .....	3
1.4.3	Les règlements municipaux .....	4
1.4.4	Les permis fédéraux.....	4
1.5	LE CONTEXTE D'URBANISME RÉGIONAL .....	4
2.0	RENSEIGNEMENTS SUR LE PROJET .....	5
2.1	APERÇU DU PROJET.....	5
2.2	LES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES DÉSIGNANT LES ACTIVITÉS CONCRÈTES .....	6
2.3	LES COMPOSANTES ET LES ACTIVITÉS DU PROJET .....	6
2.3.1	Les ouvrages associés au projet désigné .....	6
2.3.2	Les activités d'exploitation et d'entretien.....	6
2.3.3	La taille et la capacité prévues du projet désigné .....	7
2.3.4	Les composantes du projet qui sont des agrandissements.....	7
2.3.5	Les activités accessoires au projet désigné.....	7
2.4	LES ÉMISSIONS, LES REJETS ET LES DÉCHETS .....	8
2.4.1	Les émissions de contaminants atmosphériques.....	8
2.4.2	Les rejets liquides.....	9
2.4.3	Les types de déchets et les plans d'élimination des déchets .....	10
2.5	LES PHASES ET L'ÉCHÉANCIER DU PROJET .....	11
2.5.1	L'échéancier prévu .....	11
2.5.2	Les principales activités de chaque phase du projet désigné.....	11
2.5.3	La planification et la conception.....	12
2.5.4	L'étape préalable à la construction .....	12
2.5.5	La construction.....	13
2.5.6	L'exploitation et l'entretien .....	13
3.0	L'EMPLACEMENT DU PROJET .....	14
3.1	DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT .....	14
3.1.1	Coordonnées.....	14
3.1.2	Cartes et plans du site.....	14
3.1.3	Carte de la zone d'évaluation régionale.....	14
3.1.4	Proximité du projet désigné .....	15
3.2	UTILISATION DES TERRES ET DE L'EAU .....	15
3.2.1	Les désignations de zonage.....	16

3.2.2	La description légale .....	16
3.2.3	L'utilisation des terres et des ressources .....	16
3.2.4	L'usage des terres et des ressources à des fins traditionnelles .....	17
4.0	PARTICIPATION GOUVERNEMENTALE .....	18
4.1	SOUTIEN FINANCIER.....	18
4.2	TERRITOIRE DOMANIAL.....	18
4.3	LICENSES, AUTORISATIONS ET PERMIS FÉDÉRAUX .....	18
4.3.1	<i>Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs (1994)</i> .....	18
4.3.2	<i>Loi sur les espèces en péril</i> .....	19
5.0	EFFETS ENVIRONNEMENTAUX.....	20
5.1	MILIEU ET EFFETS BIOPHYSIQUES .....	20
5.1.1	Le climat et la qualité de l'air .....	20
5.1.2	Le bruit .....	21
5.1.3	Les sols et la géologie .....	21
5.1.4	Les eaux souterraines .....	22
5.1.5	Les eaux de surface .....	23
5.1.6	La végétation, les mammifères, les reptiles et les amphibiens.....	24
5.2	LES CHANGEMENTS POTENTIELS À L'ENVIRONNEMENT .....	25
5.2.1	Les poissons et leur habitat.....	25
5.2.2	Les oiseaux migrateurs .....	26
5.3	LES CHANGEMENTS POTENTIELS AU TERRITOIRE DOMANIAL ET AUX TERRES ADJACENTES.....	27
5.4	LES EFFETS POTENTIELS DES CHANGEMENTS ENVIRONNEMENTAUX SUR LES PEUPLES AUTOCHTONES .....	27
6.0	LA PARTICIPATION ET LA CONSULTATION DES GROUPES AUTOCHTONES .....	29
6.1	LES COLLECTIVITÉS AUTOCHTONES INTÉRESSÉES ET SUSCEPTIBLES D'ÊTRE TOUCHÉES .....	29
6.2	LES ACTIVITÉS D'ENGAGEMENT AUPRÈS DES COLLECTIVITÉS ET DES GROUPES AUTOCHTONES.....	29
6.3	PRINCIPAUX COMMENTAIRES .....	30
6.4	LES PROCHAINES ÉTAPES DE L'ENGAGEMENT ET DE LA COLLECTE D'INFORMATION .....	30
7.0	CONSULTATION DU PUBLIC ET D'AUTRES PARTIES .....	32
7.1	APERÇU DES COMMENTAIRES DU PUBLIC ET D'AUTRES PARTIES.....	32
7.2	LES ACTIVITÉS DE CONSULTATION DES PARTIES INTÉRESSÉES PROPOSÉES .....	32
7.3	CONSULTATION DES ORGANISMES DE RÉGLEMENTATION CONCERNÉS.....	33
7.3.1	NAV Canada .....	33
7.3.2	Transports Canada.....	33
8.0	RÉFÉRENCES.....	35
9.0	ÉNONCÉ DE LIMITATION ET DE CONDITIONS.....	37
9.1	UTILISATION DU RAPPORT PAR DES TIERS.....	37
9.2	ÉNONCÉ DES LIMITES ENVIRONNEMENTALES .....	37

## FIGURES

- Figure 1 – Zone d'évaluation régionale
- Figure 2 – Emplacement du site

## LISTE DES ACRONYMES ET DES ABRÉVIATIONS

Agence	Agence canadienne d'évaluation environnementale
AMPMM	Asset Management Project Management Manual
AONM	Atlas des oiseaux nicheurs du Manitoba
CDCM	Centre de données sur la conservation du Manitoba
COSEPAC	Comité sur la situation des espèces en péril au Canada
DDM	Développement durable Manitoba
DLI	Direction de la lutte contre les insectes
km	Kilomètre
L	Litre
LCEE 2012	<i>Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)</i>
LCOM	<i>Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs (1994)</i>
LEEVD	<i>Loi sur les espèces et les écosystèmes en voie de disparition</i>
LEP	<i>Loi sur les espèces en péril</i>
m	Mètre
mm	Millimètre
MMF	Manitoba Metis Federation
MPO	Pêches et Océans Canada
PDT	Plan directeur des transports
PLE	Proposition en vertu de la <i>Loi sur l'environnement</i>
Ville	Ville de Winnipeg
SEWPCC	South End Water Pollution Control Centre
SRB	service rapide par bus
ZEL	Zone d'évaluation locale
ZER	Zone d'évaluation régionale

## **1.0 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET PERSONNES-RESSOURCES**

### **1.1 LA NATURE DU PROJET ET L'EMPLACEMENT PROPOSÉ**

Pour permettre les agrandissements futurs de son projet de service rapide par bus (SRB), la Ville de Winnipeg (la « Ville ») propose de relocaliser l'héliport existant et la base d'opérations de la Direction de la lutte contre les insectes (DLI) sur des terrains appartenant à la Ville adjacents au South End Water Pollution Control Centre (SEWPCC), au nord-est du 2641, chemin St. Mary's (Figure 1). Le projet comprendrait également la relocalisation d'un autre bâtiment de la DLI situé au 1539, rue Waverley, sur le site du projet.

La DLI a une stratégie à long terme de lutte contre les insectes pour réduire la nécessité de contrôler les moustiques adultes nuisibles. En 2005, un programme d'épandage de larvicide biologique a été mis en place pour diminuer l'utilisation de pesticides chimiques par la Ville et le recours au contrôle des moustiques adultes. La stratégie du programme de contrôle des moustiques<sup>(1)</sup> est basée sur : la surveillance, l'épandage de larvicides et d'adulticides, la réduction des sources, et la sensibilisation du public. La DLI utilise des hélicoptères pour épandre des larvicides granulaires et se concentre sur tous les sites de développement larvaire connus dans la ville de Winnipeg, y compris les propriétés publiques et privées, et jusqu'à 12 km au-delà des limites de la ville. Les opérations d'épandage de larvicide sont effectuées de la fin avril à septembre de chaque année à partir de l'héliport de la Ville et de la base d'opérations de la DLI située au 3, rue Grey. L'héliport est exploité en vertu d'un certificat d'héliport délivré par le ministre des Transports du Canada<sup>(2)</sup>.

### **1.2 RENSEIGNEMENTS SUR LE PROMOTEUR**

#### **1.2.1 Nom du projet**

Le nom du projet est « Projet de relocalisation de la Direction de la lutte contre les insectes de la Ville de Winnipeg » (le projet).

### **1.2.2 Nom du promoteur**

Le promoteur du projet est la Direction de la lutte contre les insectes du Service des travaux publics de la Ville de Winnipeg

### **1.2.3 Adresse du promoteur**

L'adresse du promoteur est :

La Ville de Winnipeg  
Service des travaux publics  
1155, avenue Pacific, bureau 106  
Winnipeg (Manitoba)  
R3E 3P1

### **1.2.4 Directeur général**

La Ville de Winnipeg est une administration municipale et, par conséquent, n'a pas de directeur général; à ce titre, veuillez vous référer à la personne-ressource principale indiquée à la Section 1.2.5.

### **1.2.5 Personne-ressource principale**

La personne-ressource principale pour la description du projet et pour les questions environnementales liées au projet est :

M. Jason Bell  
Gestionnaire des projets d'immobilisations dans les parcs  
Ville de Winnipeg, Service des travaux publics

Adresse :  
1155, avenue Pacific, bureau 106  
Winnipeg (Manitoba)  
R3E 3P1

Téléphone : 204-986-4354  
Courriel : JBell@winnipeg.ca

### **1.3 LES ADMINISTRATIONS ET LES AUTRES PARTIES CONSULTÉES**

Le personnel du Service des travaux publics de la Ville de Winnipeg a participé à la préparation de cette description de projet et a fourni une grande partie de l'information de base sur les activités d'exploitation actuelles de la DLI. Des lettres d'engagement ont été envoyées à plusieurs Premières Nations et à la Manitoba Metis Federation (MMF) qui ont des terres ou des intérêts dans la zone d'évaluation régionale (ZER). Avant le début de ce projet, le Conseil municipal de Winnipeg a approuvé le Plan directeur des transports (PDT), un guide complet sur la façon dont le réseau de transport de la Ville sera développé à l'avenir ainsi que sur le moment et l'endroit où cela sera fait. Les personnes qui ont pris part aux discussions sur le PDT étaient des gens provenant notamment d'organismes de réglementation, d'entreprises, de groupes autochtones, des secteurs des transports, de l'aménagement, ainsi que d'autres principales parties intéressées.

### **1.4 L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET LES EXIGENCES RÉGLEMENTAIRES**

#### ***1.4.1 Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)***

Le projet consiste en l'aménagement d'un nouvel héliport et de l'infrastructure d'exploitation connexe sur des terrains privés appartenant à la Ville. Le projet est un projet désigné en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* 2012 (LCEE 2012). Par conséquent, il pourrait nécessiter une évaluation environnementale en vertu de la LCEE 2012, sous réserve de l'examen fédéral et public de la présente description de projet en vertu des dispositions de cette loi.

#### ***1.4.2 Loi sur l'environnement (Manitoba)***

Le projet consiste en la construction de trois bâtiments d'un étage qui serviront de hangar à hélicoptères, de base d'opérations et d'entrepôt de substances chimiques et biologiques. L'aménagement serait considéré comme un établissement de manutention de matériaux en vrac, une exploitation de catégorie 1, en vertu du *Règlement sur les diverses catégories d'exploitations* et nécessitera une licence en vertu de la *Loi sur l'environnement* (Manitoba). Une proposition en vertu de la *Loi sur l'environnement* (PLE) a été soumise à Développement

durable Manitoba (DDM) le 4 décembre 2017 et a été annoncée dans l'édition du samedi du Winnipeg Free Press, le 27 janvier 2018. Elle est en cours d'examen, et aucune licence en vertu de la *Loi sur l'environnement* n'a encore été délivrée pour le projet. En plus des exigences relatives à la PLE et à la délivrance de licence en vertu de la *Loi sur l'environnement*, des approbations et des permis provinciaux seront demandés, au besoin, pour les activités de construction et d'exploitation.

### **1.4.3 Les règlements municipaux**

Les autorisations légales pour les diverses activités de contrôle des insectes effectuées par la DLI est prescrite par l'alinéa 143 (2) (d) de la *Loi sur la Charte de la ville de Winnipeg*. Les principaux règlements municipaux de la Ville qui peuvent s'appliquer au projet comprennent le Pesticide Management By-Law, le Winnipeg Zoning By-Law, le Local Improvement District Procedures By-Law et le Winnipeg Building By-Law.

### **1.4.4 Les permis fédéraux**

Le projet est assujéti à toutes les lois, lignes directrices et normes, ainsi qu'à tous les codes fédéraux applicables, y compris les suivants :

- *Loi sur l'aéronautique*
- *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)*
- *Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs*
- *Loi sur la radiocommunication*
- *Loi sur les espèces en péril*

## **1.5 LE CONTEXTE D'URBANISME RÉGIONAL**

On a communiqué avec l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (l'Agence) au sujet du projet et on a demandé si une étude régionale en vertu de l'article 74 de la LCEE 2012 avait été réalisée. À l'heure actuelle, il n'y a pas d'études régionales fédérales pertinentes par rapport au projet et il n'y a pas d'études régionales provinciales pertinentes connues.

## 2.0 RENSEIGNEMENTS SUR LE PROJET

### 2.1 APERÇU DU PROJET

L'héliport actuel de la Ville de Winnipeg appartient à la DLI du Service des travaux publics et est exploité par cette dernière en vertu du certificat n° 5151-C504 de Transports Canada. Il dessert des hélicoptères équipés de pulvérisateurs pour la lutte contre les insectes et des hélicoptères de la Shock Trauma Air Rescue Society (STARS) servant d'ambulances aériennes pour des vols d'évacuation médicale et de transfert de patients. À l'occasion, les hélicoptères du Service de police de Winnipeg et d'autres organisations peuvent utiliser l'héliport avec une permission préalable. L'aéronef qui utilise habituellement l'héliport est le Hiller 12E/12T, le MBB BK-117 ou un aéronef similaire d'une longueur hors tout maximale de 13,3 m (43,9 pi)<sup>(2)</sup>.

Dans le cadre d'un projet pluriannuel de planification et d'aménagement, la Ville prévoit de fusionner et de relocaliser deux installations existantes de la DLI en un seul endroit à l'extrémité sud de la Ville, adjacent au SEWPCC et au nord-est du 2641, chemin St. Mary's (Figure 1). L'héliport et les bureaux de la DLI pour les opérations aéroportées d'épandage de larvicide contre les moustiques sont actuellement situés au 3, rue Grey et doivent être relocalisés pour permettre l'agrandissement futur du SRB de la Ville. Les installations de la DLI, situées au 1539, rue Waverley, dans le Sud de la Ville, sont actuellement utilisées comme base pour ses opérations au niveau de la rue, comme la brumisation des insectes. Le projet n'est pas une composante d'un projet plus vaste comme défini dans le *Règlement désignant les activités concrètes* (SOR/2012-147).

La DLI a conclu une entente avec la province du Manitoba pour exécuter un programme qui cible les espèces de moustiques connues pour être des vecteurs du virus du Nil occidental dans les municipalités adjacentes à la ville. Le programme comprend des services tels que la cartographie et l'échantillonnage larvaire, la surveillance des moustiques adultes, l'épandage de larvicide et l'adulticide ciblés dans la région de la capitale (à l'exclusion de la ville de Winnipeg) ainsi que dans d'autres municipalités, villes et villages du Sud du Manitoba. Un avis public concernant l'utilisation de pesticides est publié chaque année dans les journaux locaux, indiquant que la DLI épandra des larvicides dans les municipalités adjacentes.

## **2.2 LES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES DÉSIGNANT LES ACTIVITÉS CONCRÈTES**

Le projet consiste en la construction d'un hélicoptère (un aérodrome) dans la ville de Winnipeg. Par conséquent, l'alinéa 26 a) du *Règlement désignant les activités concrètes* (le « *Règlement* ») en vertu de la *LCEE* 2012 s'applique :

- al. 26 La construction, l'exploitation, la désaffectation et la fermeture :
  - (a) d'un nouvel aérodrome situé à l'intérieur de la zone bâtie d'une ville.

Aucune autre disposition du *Règlement* ne s'applique.

## **2.3 LES COMPOSANTES ET LES ACTIVITÉS DU PROJET**

### **2.3.1 Les ouvrages associés au projet désigné**

Le projet comprendra trois bâtiments d'un étage : un hangar d'aérodrome, un bâtiment d'exploitation avec entrepôt frigorifique adossé et un entrepôt pour stocker des pesticides (Figure 2). Une seule route d'accès au site sera construite le long du côté sud de la propriété. Elle aura une largeur d'environ 7,6 m et une longueur de 300 m et sera entretenue par la Ville de Winnipeg. Les réservoirs de stockage de carburant hors-sol seront conformes au « Code de recommandations techniques pour la protection de l'environnement applicable aux systèmes de stockage hors-sol et souterrains de produits pétroliers et de produits apparentés » du Conseil canadien des ministres de l'environnement. L'aménagement proposé sera raccordé directement aux réseaux municipaux d'alimentation en eau potable et de traitement des eaux usées de la Ville.

### **2.3.2 Les activités d'exploitation et d'entretien**

Le projet sera exploité et entretenu à peu près de la même manière que les installations existantes de la DLI. L'héliport sera principalement utilisé durant la période de pulvérisation des pesticides, soit de la mi-avril à la mi-septembre, entre le lever et le coucher du soleil. La fréquence des vols variera selon les conditions environnementales, particulièrement la pluie. Les substances chimiques et biologiques seront reçues et stockées dans l'entrepôt jusqu'à ce qu'elles soient nécessaires aux opérations. Durant les opérations d'épandage de pesticides, les

hélicoptères seront ravitaillés en carburant et l'équipement de pulvérisation sera chargé de pesticides sur place. L'épandage de pesticides se fera dans les zones actuellement sous la responsabilité de la DLI, et à la suite de celui-ci, les hélicoptères retourneront à l'héliport à des fins de ravitaillement en combustible et de rechargement.

### **2.3.3 La taille et la capacité prévues du projet désigné**

Le hangar d'aérodrome aura une superficie d'environ 697 m<sup>2</sup> et sera conçu pour entreposer quatre hélicoptères. La conception préliminaire indique qu'il y aura quatre hélisurfaces pour accueillir les aéronefs (Figure 2). Le bâtiment d'exploitation aura une superficie d'environ 1 486 m<sup>2</sup> et comprendra des bureaux et des salles de réunion, trois stalles de garage pour l'entretien et des toilettes, des vestiaires et des douches pour le personnel de la DLI. Un poste de lavage sera aménagé dans la zone d'entretien et comportera un drain à fentes muni d'un séparateur de sédiments. L'entrepôt de stockage aura une superficie d'environ 697 m<sup>2</sup> et pourra contenir jusqu'à 168 palettes contenant diverses substances chimiques et biologiques. L'entrepôt sera construit à partir de matériaux de construction et selon des normes et des exigences de construction conformes aux codes du bâtiment provincial et national et au Bulletin d'information de DDM, « Recommendations for Pesticide Storage Facilities ».

### **2.3.4 Les composantes du projet qui sont des agrandissements**

Le projet fusionnera des installations existantes en un seul endroit et n'est pas considéré comme un agrandissement.

### **2.3.5 Les activités accessoires au projet désigné**

Les activités prévues qui sont accessoires à la construction du projet comprennent :

- La construction d'une voie d'accès permanente au site et d'aires de stationnement;
- Un réseau d'évacuation en surface utilisant le drainage en nappes, des fossés et des ponceaux;
- Un égout sanitaire raccordé aux conduites principales de la Ville de Winnipeg;
- Des systèmes d'alimentation en eau potable et de distribution d'eau en cas d'incendie;

- Des systèmes de chauffage/refroidissement géothermique;
- Des aires de trafic/voies de circulation en béton côté piste;
- Le branchement des services d'électricité et de télécommunications.

Ces travaux seront exécutés par des consultants et des entrepreneurs engagés par la Ville de Winnipeg. La Ville sera le propriétaire par contrat et pourra diriger tous les éléments de la conception et de la construction et influencer sur ceux-ci. Les activités profitent au promoteur uniquement pour le moment et seront conformes aux normes des organismes de réglementation fédéraux et provinciaux pertinents, comme Transports Canada et Développement durable Manitoba.

Pendant l'exploitation, STARS, en tant qu'utilisateur contractuel, est responsable du déneigement, au besoin, sous réserve des conditions de son contrat d'utilisation avec la Ville de Winnipeg. Le but premier de l'héliport de la Ville de Winnipeg est de fournir un héliport sécuritaire pour tous les utilisateurs approuvés.

## **2.4 LES ÉMISSIONS, LES REJETS ET LES DÉCHETS**

### **2.4.1 Les émissions de contaminants atmosphériques**

Au cours de la construction, les émissions atmosphériques, y compris de gaz à effet de serre, proviendront principalement des émissions dues à la combustion des véhicules, de l'équipement et de la machinerie de construction. Les émissions des véhicules comprendront du dioxyde de soufre, des oxydes nitreux, du dioxyde de carbone et des particules. Les activités de construction peuvent également entraîner des émissions localisées de poussières en suspension dans l'air. Pendant l'exploitation, on peut s'attendre à des émissions atmosphériques localisées en raison d'émissions dues à la combustion provenant des véhicules et des aéronefs. La quantité d'émissions dues à la combustion causée par la circulation routière augmentera légèrement dans la zone locale en raison de l'augmentation du trafic qui accède au site du projet; cependant, il n'y aura pas d'augmentation des émissions au-delà de celles produites par les activités existantes. Il est peu probable que les émissions des véhicules et des aéronefs dépassent les lignes directrices manitobaines relatives à la qualité de l'air. Durant les activités, il y aura de la poussière générée localement pendant le décollage et l'atterrissage des

hélicoptères. On plantera de l'herbe dans les zones entourant les hélicoptères, et celles-ci seront pavées pour minimiser la nuisance de la poussière et des débris.

L'équivalent en dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub> eq) produit par les activités de construction a été estimé en fonction de l'utilisation de combustible dans le cadre d'un projet de construction de taille semblable. Le Greenhouse Gas Equivalencies Calculator de l'United States Environmental Protection Agency<sup>(3)</sup> a été utilisé pour estimer que les activités préalables à la construction et de construction entraîneraient la consommation d'environ 168 000 L de carburant, ce qui produirait environ 374 405 kg d'émissions de gaz à effet de serre. On estime à 727 295 kg/an en moyenne la quantité annuelle de CO<sub>2</sub> eq produite par l'exploitation du projet en fonction de la consommation de carburant des véhicules et des hélicoptères au cours des activités d'exploitation des années précédentes.

#### **2.4.2 Les rejets liquides**

Aucun traitement ne pourrait entraîner de rejets liquides, mais des rejets accidentels et imprévus de liquides peuvent se produire dans le cadre d'activités comportant l'utilisation d'équipement, de véhicules automobiles et d'aéronefs. Pendant la construction, l'entrepreneur devra contrôler le ruissellement de l'eau contenant des substances nocives. Des zones de ravitaillement en combustible seront désignées durant les activités de construction; elles seront situées à au moins 100 m de l'eau et seront confinées pour éviter tout ruissellement. Les entrepreneurs se conformeront au Règlement 188/2001 du Manitoba, « Règlement sur le stockage et la manutention des produits du pétrole et des produits apparentés », et le transport du pétrole sera conforme à la *Loi sur la manutention et le transport des marchandises dangereuses*. Si l'équipement doit être ravitaillé en combustible à l'extérieur d'une zone désignée, le combustible sera transporté dans des contenants approuvés et des tampons absorbants ou des tapis de sol seront utilisés.

Un plan de contrôle des déversements, comprenant les procédures habituelles de nettoyage, les exigences en matière de communication et les rapports subséquents à produire, sera établi avant les activités de construction. Ce plan d'intervention en cas de déversement exigera que les déversements soient immédiatement confinés et nettoyés de sorte qu'il n'y ait pas de ruissellement de contaminants. En cas de déversement sur le sol, toute la zone touchée sera

nettoyée et tout le sol dont les concentrations de contaminants dépassent les critères applicables sera éliminé de façon appropriée dans des installations de recyclage du sol autorisées. Si le sol affecté doit être entreposé sur le site pour une période donnée, une zone de stockage désignée sera déterminée et préparée pour prévenir d'autres effets sur d'autres sols de la région.

Durant l'exploitation, les installations de chargement et de déchargement et l'entrepôt de stockage de substances biologiques seront dotés d'une zone de confinement secondaire, comprenant un plancher étanche aux liquides (fait de résine époxy résistant aux produits chimiques) et seront en pente ou comporteront des bordures pour éviter les débordements. Les zones de ravitaillement en combustible et de chargement des pesticides des hélicoptères comporteront un nivellement inversé comme mesure de confinement pour empêcher l'écoulement de combustibles et d'autres contaminants vers les fossés de drainage. Un bassin collecteur sera mis en place pour recueillir les déversements de contaminants dans ces zones.

En cas d'incendie, l'eau qui a servi à l'éteindre sera retenue dans la zone de confinement secondaire et testée pour évaluer les options d'élimination possibles. On communiquera avec DDM et on obtiendra l'approbation de l'option d'élimination proposée avant sa mise en œuvre. Un plan pour le confinement, la manipulation, la surveillance, le stockage, le traitement et l'élimination de l'eau contaminée à la suite d'une intervention pour un incendie, une fuite ou un déversement sera élaboré avant le début de l'exploitation.

### **2.4.3 Les types de déchets et les plans d'élimination des déchets**

Les déchets solides domestiques non dangereux seront recueillis dans une zone de confinement appropriée sur place pour être transportés plus tard à l'installation de gestion des ressources du chemin Brady de la Ville de Winnipeg. Les produits pétroliers usés (*p. ex.*, les lubrifiants, les huiles, les graisses) provenant des véhicules et de l'équipement de construction seront recueillis et entreposés dans des endroits et des contenants désignés jusqu'à ce qu'ils puissent être retirés du site pour être recyclés ou éliminés par une entreprise agréée d'élimination ou de traitement des déchets.

Les déchets solides, liquides et dangereux seront collectés, stockés, transportés, éliminés ou traités conformément à la *Loi sur l'environnement*, à la *Loi sur la manutention et le transport des marchandises dangereuses* et à la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*. Les sols touchés par des déversements d'hydrocarbures seront évalués et tout sol s'avérant contaminé sera géré sur place ou transporté vers un site de traitement approuvé.

## **2.5 LES PHASES ET L'ÉCHÉANCIER DU PROJET**

### **2.5.1 L'échéancier prévu**

Des études sont en cours pour déterminer la faisabilité du transfert des opérations de l'Héliport et de la DLI et pour compléter une analyse de rentabilité qui servira à renvoyer le projet au processus d'examen des projets d'immobilisations de la Ville. Le projet pourrait faire l'objet d'un examen en 2018 en vue de l'obtention d'un financement pour la conception finale en 2019. En attendant le financement, il faudrait un an pour terminer les dessins de conception, le cahier des charges, l'estimation des coûts de classe 1 et la préparation des documents d'appel d'offres. Si les approbations sont obtenues et que le financement est approuvé, la construction commencerait probablement en 2020. La phase de construction nécessiterait environ 18 mois. Étant donné que le projet est lié au projet de SRB de la Ville, sa réalisation pourrait être touchée par l'échéancier de ce dernier. À l'heure actuelle, la conception finale et le financement de la construction n'ont pas encore été déterminés.

### **2.5.2 Les principales activités de chaque phase du projet désigné**

Le projet se déroulera en quatre étapes principales, comme suit :

- La planification et la conception (qui devraient être terminées au cours du troisième trimestre de 2019);
- L'étape préalable à la construction (qui devrait commencer au premier trimestre de 2020);
- La construction (qui devrait commencer au troisième trimestre de 2020);
- L'exploitation et l'entretien (qui devraient commencer au deuxième trimestre de 2022);

Il n'est pas prévu de déclasser ou d'abandonner le projet, car il procurera des avantages à long terme aux résidents de la Ville de Winnipeg et des environs. Toutefois, si les installations étaient déclassées, le site serait caractérisé et décontaminé, au besoin. Les activités d'entretien habituelles dans les installations comprendront la tonte du gazon l'été et le déneigement l'hiver. Un plan d'entretien pour les nouvelles installations n'a pas été élaboré pour le moment, mais cela sera fait avant le début de l'exploitation. Le déclassement des installations existantes ne fait pas partie de la portée du projet.

### **2.5.3 La planification et la conception**

La planification et la conception du projet consistent à déterminer si le site choisi convient à la conception. À l'automne 2017, le KGS Group a mené des études géotechniques, une évaluation environnementale, une évaluation de la protection contre les inondations, une évaluation environnementale de site de phase I et des essais hydrogéologiques pour évaluer la viabilité du site proposé. La conception architecturale et les dessins architecturaux préliminaires ont été préparés et des options préliminaires de services municipaux sont à l'étude

### **2.5.4 L'étape préalable à la construction**

Au cours de l'étape préalable à la construction, la conception détaillée sera achevée et un plan de protection de l'environnement sera mis au point. L'équipement, la machinerie, les véhicules, les matériaux de construction, y compris le carburant, au besoin, seront transportés sur le site du projet. Des activités minimales de défrichage seront requises le long du chemin St. Mary's avant la construction du projet. Le défrichage consistera à enlever des arbres et des arbustes et à les éliminer à la décharge du chemin Brady de la Ville de Winnipeg. Le promoteur reconnaît que les activités de défrichage peuvent avoir des impacts sur les oiseaux migrateurs et observera les périodes prescrites par Environnement et Changement climatique Canada qui publie de l'information technique sur les périodes générales de nidification pour appuyer la planification des activités afin de réduire le risque d'effets négatifs pour les oiseaux migrateurs. Les procédures de défrichage respecteront les exigences fédérales pour éviter de perturber les oiseaux migrateurs et les dispositions de la *Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs* 1994 (LCOM). Le défrichage serait effectué durant la phase préalable à la construction, de janvier à mars 2020, conformément à cette restriction.

### 2.5.5 La construction

Une aire de dépôt temporaire sera aménagée sur le site par l'entrepreneur pour entreposer des véhicules, de l'équipement et de la machinerie, ainsi que des matériaux de construction. Cette zone peut être clôturée et la sécurité du site sera assurée, au besoin. Les produits pétroliers seront entreposés dans des réservoirs à double paroi conformément au Code national de prévention des incendies du Canada et à la *Loi sur la manutention et le transport des marchandises dangereuses*. Les phases initiales de la construction comprendront la délimitation et le nivellement pour assurer la régulation du drainage et la protection contre l'érosion, l'excavation des bâtiments, l'excavation ou le forage directionnel pour les services publics, la mise en place du remblai, le coulage du béton, son nivellement et la végétalisation, au besoin. Les mesures requises pour atténuer les effets de la construction du projet sur les oiseaux migrateurs seront mises en œuvre au besoin, et le promoteur fera preuve de diligence raisonnable pour réduire les perturbations.

### 2.5.6 L'exploitation et l'entretien

Les activités d'exploitation et d'entretien de l'héliport et de la base d'opérations de la DLI comprendront celles décrites à la section 2.3.2, ainsi que la tonte du gazon et le déneigement. Si nécessaire, l'article 28 de la LCOM traite des permis qui peuvent être délivrés par le ministre de l'Environnement pour retirer des oiseaux migrateurs qui sont considérés comme un danger pour les aéronefs à l'héliport.

### **3.0 L'EMPLACEMENT DU PROJET**

#### **3.1 DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT**

Le site du projet est situé en périphérie sud de la ville de Winnipeg.

##### **3.1.1 Coordonnées**

Les coordonnées du projet sont les suivantes :

Latitude : 49° 47' 18,42" N  
Longitude : 97° 6' 57.90" O

##### **3.1.2 Cartes et plans du site**

Le site du projet est situé à l'extrémité sud de la ville de Winnipeg, qui se trouve sur le territoire de Premières Nations signataires du Traité n° 1 et sur celui des Métis. L'emplacement du projet est indiqué à la Figure 1 et à la Figure 2. Le projet sera aménagé sur des terres privées appartenant à la Ville de Winnipeg et n'a aucune incidence directe sur des terres de réserve des Premières Nations. La ZER est définie comme s'étendant sur 12 km au-delà des limites de la ville de Winnipeg et correspond aux zones soumises à un traitement aux pesticides par la DLI, dans le cadre de ses activités existantes. Aucun territoire domanial ne sera touché par la construction ou l'exploitation du projet. Les terres des Premières Nations comprises dans la ZER appartiennent à la nation des Ojibway Brokenhead, la Première Nation de Long Plain, la Manitoba Metis Federation, la Première Nation des Anishinabe de Roseau River et la Première Nation de Swan Lake. Toutes les autres réserves au Canada se trouvent à l'extérieur de la ZER.

##### **3.1.3 Carte de la zone d'évaluation régionale**

La ZER du projet s'étend sur 12 km au-delà des limites administratives de la Ville et correspond aux zones soumises à un traitement aux pesticides par la DLI, dans le cadre de ses activités existantes (Figure 1). Aucun territoire domanial ne sera touché par la construction ou l'exploitation du projet.

### **3.1.4 Proximité du projet désigné**

Un examen des photographies aériennes a révélé que le site du projet et les terres environnantes au nord, à l'est et au sud-est sont utilisés à des fins agricoles depuis au moins 1950. Le site du projet appartient actuellement à la Ville de Winnipeg. La propriété est bordée de terres agricoles au nord, à l'est et au sud-est, de propriétés résidentielles à l'ouest et du Ron Paul Garden Centre au sud. Les trois propriétés résidentielles les plus proches sont situées à environ 200 m, 300 m et 362 m du site proposé.

Les sites fédéraux dans la ZER et entre celle-ci et le site du projet comprennent le lieu historique national de La Fourche (11 km au nord), l'ancienne caserne de Kapyong (10 km au nord-ouest) et la Monnaie royale canadienne (8 km au nord-est). Le site du projet est situé à environ 140 km de la frontière de l'Ontario, à environ 80 km de la frontière des États-Unis et à environ 310 km de la frontière de la Saskatchewan. Les terres de réserve ainsi que les terres appartenant actuellement à des peuples autochtones se trouvant dans la ZER sont indiquées à la Figure 1. Le site du projet est situé sur des terres considérées comme étant le territoire ancestral du peuple métis. On ne sait pas s'il y a d'autres terres utilisées à des fins traditionnelles dans la ZER, et le projet ne devrait pas avoir d'effets hors site qui auraient un impact sur les terres ou les ressources actuellement connues comme étant utilisées à des fins traditionnelles.

## **3.2 UTILISATION DES TERRES ET DE L'EAU**

Le projet sera construit sur un terrain appartenant à la Ville de Winnipeg et sera détenu par cette dernière, qui l'exploitera comme elle le fait actuellement. Le projet n'aura aucun effet sur les ressources locales en eaux de surface, car les procédures d'exploitation préservent des zones tampons appropriées autour des plans d'eau en fonction du pesticide épandu. Les eaux souterraines peuvent être utilisées dans un système géothermique à circuit ouvert pour le chauffage et le refroidissement.

### 3.2.1 Les désignations de zonage

Le terrain où le projet serait développé est zoné Rural résidentiel 5. La Ville demandera à la Direction du zonage et des permis du Service de l'urbanisme, des biens et de l'aménagement de la Ville de faire modifier le zonage pour le site du projet de façon appropriée avant la construction. La ZER comprend des terres provinciales désignées, y compris le parc provincial Duff Roblin, le parc provincial Beaudry, le parc provincial Hyland, le parc provincial Memorial, le parc provincial River Road, le parc provincial du Monastère-des-Trappistes et le parc provincial du patrimoine d'Upper Fort Garry (Figure 1). Il n'y a pas de réserves écologiques, de forêts provinciales, de réserves de parcs et d'aires de gestion de la faune dans la ZER.

### 3.2.2 La description légale

Le propriétaire enregistré des terrains proposés pour la construction du projet est la Ville de Winnipeg, enregistré au numéro de titre 1604659. Les terrains en question sont situés sur les terres du SEWPCC, qui sont légalement désignées comme :

#### Certificat de titre n° 1604659 :

Parcelles A et B plan 10523, Bureau des titres fonciers de Winnipeg (WLTO)  
À l'exception de ladite parcelle A, premièrement : voie publique plan 32896, WLTO, et  
deuxièmement : parcelle plan 36488, WLTO  
Dans les L.R. 151 à 155 et 157 à 159, paroisse de St Norbert

### 3.2.3 L'utilisation des terres et des ressources

Le site du projet est un terrain privé, et comme le propriétaire des droits miniers concernant les ressources dans le sous-sol n'est pas mentionné explicitement dans le statut du titre de propriété, la Ville de Winnipeg est présumée en être le titulaire, en tant que propriétaire foncier.

La Ville envisage d'utiliser l'énergie géothermique pour chauffer et refroidir les bâtiments du projet, mais le système serait à circuit ouvert et ne réduirait pas la disponibilité des eaux souterraines, comme ressource. La consommation annuelle d'eau ne devrait pas augmenter en raison de la relocalisation des installations. Pendant l'exploitation, les installations de la DLI

seront approvisionnées en eau potable par la Ville de Winnipeg. Une demande d'eau journalière moyenne de 22 500 L/jour a été calculée pour la période d'exploitation de pointe (été), en supposant 300 employés et un débit prévu de 75 L/jour par employé (débit prévu typique pour les bâtiments industriels avec douches). Une demande d'eau journalière moyenne de 2 250 L/jour a été calculée pour la période d'exploitation réduite (hiver), en supposant 30 employés et un débit prévu de 75 L/jour par employé <sup>(4)</sup>. La consommation d'eau pendant les opérations d'épandage d'insecticide de la DLI en 2016 a été estimée à 618 480 L et en 2017, à 367 500 L. Pendant les activités d'exploitation, l'eau est principalement utilisée hors site pour être mélangée à l'insecticide concentré et est obtenue à partir de bornes-fontaines dans toute la ville.

### **3.2.4 L'usage des terres et des ressources à des fins traditionnelles**

Dans la ville de Winnipeg, il y a quatre parcelles de terre identifiées comme appartenant à des collectivités de Premières Nations (Figure 1) et plusieurs autres collectivités de Premières Nations dans un rayon de 100 km de Winnipeg. On ne sait pas s'il y a des terres utilisées à des fins traditionnelles dans la ZER. Le projet ne devrait pas avoir d'effets hors site qui auraient un impact sur les terres ou les ressources actuellement connues comme étant utilisées à des fins traditionnelles. Le site où le projet sera aménagé est situé sur des terres privées appartenant à la Ville de Winnipeg qui sont actuellement utilisées à des fins agricoles. Le site du projet sera clôturé, et aucune activité traditionnelle ne pourra y être pratiquée par les peuples autochtones. Lors de l'épandage de pesticides, la DLI respecte des zones tampons autour des plans d'eau; ces activités n'auront donc aucune incidence sur les eaux de surface ou les droits de pêche.

## 4.0 PARTICIPATION GOUVERNEMENTALE

### 4.1 SOUTIEN FINANCIER

Les coûts de construction et d'exploitation du projet seront assumés par la Ville de Winnipeg. Pour le moment, il n'y a pas de soutien financier fédéral proposé ou prévu pour le projet.

### 4.2 TERRITOIRE DOMANIAL

La proximité du territoire domanial par rapport au site du projet est notée à la section 3.1.5. Aucun territoire domanial ne sera utilisé aux fins de la réalisation du projet; aucune concession d'intérêt dans des territoires domaniaux, que ce soit par une servitude, une emprise ou un transfert de droit de propriété.

### 4.3 LICENSES, AUTORISATIONS ET PERMIS FÉDÉRAUX

L'exploitation de l'héliport est régie par la *Loi sur l'aéronautique* et des approbations de Transports Canada seront requises, car l'héliport de la Ville de Winnipeg est exploité en vertu du certificat no 5151-C504 de Transports Canada, conformément au *Règlement de l'aviation canadien*, RAC 305 et RAC 325 <sup>(2)</sup>. Une demande d'utilisation du sol devra être déposée auprès de NAV Canada pour le projet. L'utilisation du matériel de radiocommunication sera réglementée par la *Loi sur la radiocommunication*. Les aspects de la *Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs*(1994) (LCOM) et de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP) pouvant s'appliquer au projet sont décrits ci-dessous.

#### 4.3.1 *Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs (1994)*

Le promoteur respectera les dispositions de la LCOM. Les mesures requises pour atténuer les effets du projet sur les oiseaux migrateurs seront mises en œuvre au besoin, en vertu de la LCOM et le promoteur fera preuve de diligence raisonnable pour réduire les perturbations. Pour éviter de perturber la nidification des oiseaux migrateurs, les activités de défrichage préalables à la construction le long du chemin St. Mary's auront lieu entre janvier et mars.

#### **4.3.2 *Loi sur les espèces en péril***

Le site du projet est situé à l'intérieur du carré n° 14PA31 de l'Atlas des oiseaux nicheurs du Manitoba (AONM), où plusieurs espèces d'oiseaux protégées en vertu de la LEP ont été enregistrées. Aucune autre espèce protégée en vertu de la LEP ne se trouve sur le site du projet. La prévention des collisions entre les oiseaux et les aéronefs peut exiger que les nids de certaines espèces protégées soient déplacés conformément aux permis, aux règlements et aux lignes directrices de la LEP.

## 5.0 EFFETS ENVIRONNEMENTAUX

### 5.1 MILIEU ET EFFETS BIOPHYSIQUES

Les effets environnementaux ont été définis à partir des interactions entre les activités du projet et les composantes environnementales. Durant la construction, l'exploitation et l'entretien du projet, les meilleures pratiques de gestion seront mises en œuvre.

#### 5.1.1 Le climat et la qualité de l'air

Winnipeg est située dans l'écodistrict de Winnipeg, qui occupe la majeure partie de la partie sud-est de l'écorégion de la plaine du lac Manitoba dans l'écozone des Prairies<sup>(5)</sup>. La température moyenne mensuelle de l'air à Winnipeg varie d'environ 19,7 °C en juillet à -16,4 °C en janvier. Les précipitations annuelles moyennes sont d'environ 521 mm, dont 419 mm tombent sous forme de pluie, principalement en juin, juillet et août<sup>(6)</sup>. Aucune nouvelle donnée sur la qualité de l'air n'a été recueillie pour ce projet; toutefois, la province du Manitoba a déclaré des émissions de gaz à effet de serre de 1 822 kt en 2016<sup>(7)</sup>. Les données les plus récentes sur la qualité de l'air pour la Ville de Winnipeg (2013) ont été obtenues du Groupe de travail sur la qualité de l'air de Développement durable Manitoba et aucun des paramètres analysés ne dépassait le niveau maximal souhaitable.

Les activités de construction peuvent entraîner une augmentation temporaire des niveaux de poussières diffuses, des gaz à effet de serre et des émissions de véhicules dans la zone locale pendant la construction. Les effets de la construction seront de courte durée, limités au site du projet et il est peu probable qu'ils dépassent les lignes directrices manitobaines relatives à la qualité de l'air. L'estimation des émissions de CO<sub>2</sub> eq produites pendant la période de construction équivaut à environ 50 % des émissions de gaz à effet de serre produites annuellement par l'exploitation du projet. Aucun changement ne sera apporté à l'exploitation des installations et, par conséquent, ses effets opérationnels dans la ZER seront les mêmes. Les activités d'exploitation actuelles produisent chaque année en moyenne 727 295 kg de CO<sub>2</sub> eq, soit moins de 0,01 % des émissions de gaz à effet de serre produites annuellement au Manitoba. Des niveaux accrus de dioxyde de soufre, d'oxydes nitreux, de dioxyde de carbone, de particules et d'autres polluants peuvent être produits en raison des émissions des véhicules

et des niveaux décuplés de carbone organique volatil (COV) qui peuvent provenir des carburants et d'autres substances dangereuses utilisés durant les activités de construction. Les véhicules du projet utiliseront des carburants à faible teneur en soufre et il est peu probable que les lignes directrices manitobaines relatives à la qualité de l'air soient dépassées dans le cadre des travaux associés au projet. Les effets négatifs potentiels des émissions des véhicules sur la qualité de l'air dans la zone locale ont été évalués comme étant mineurs.

### 5.1.2 Le bruit

Les niveaux de bruit existants dans les secteurs entourant le site du projet sont typiques des activités commerciales, agricoles et résidentielles. Les sources de bruit recensées pour la zone du projet comprennent :

- La circulation automobile associée à la Transcanadienne;
- Le trafic commercial et les activités associés à la pépinière Ron Paul;
- L'utilisation d'équipement agricole et les pratiques agricoles dans les champs voisins de la zone du projet;
- Les activités humaines dans les zones urbaines et rurales environnantes.

Le bruit dans la zone locale augmentera pendant la construction en raison de l'utilisation de la machinerie et, durant l'exploitation, les activités héliportées contribueront au bruit dans la zone. Il y aura une réduction globale du nombre de personnes touchées par le bruit des hélicoptères en raison du nombre inférieur de résidences près du site du projet. Les effets négatifs potentiels des niveaux de bruit accrus dans la zone locale ont été évalués comme étant mineurs.

### 5.1.3 Les sols et la géologie

Le profil pédologique de la région de Winnipeg consiste en une zone complexe supérieure d'environ 3 m d'épaisseur, composée principalement d'argile silteuse stratifiée et de limon, avec des quantités variables de limons et de sables alluviaux, et un remblai artificiel<sup>(8)</sup>. Des argiles glaciolacustres silteuses à haute plasticité se trouvent entre la zone complexe et le till, qui se trouve de 12 m à 15 m au-dessous du niveau du sol<sup>(9)</sup>. Le substrat rocheux sous-jacent se trouve à environ 18 à 21 m sous la surface du sol et se compose de calcaire et de dolomie de la

formation de Red River<sup>(10, 11)</sup>. La Formation de Red River a une épaisseur d'environ 100 m et repose sur des dépôts de schiste argileux et de grès de la formation de Winnipeg<sup>(8)</sup>.

Les sols dans la zone du projet peuvent être contaminés par des déversements ou des rejets accidentels de substances dangereuses (carburants, pesticides, etc.) et de déchets durant la construction et l'exploitation. L'entrepreneur sera tenu de conserver un plan de contrôle des déversements qui comprend les procédures, les instructions et les rapports à utiliser en cas de déversement imprévu d'une substance réglementée en tout temps dans la zone de travail. Le processus de chargement des pesticides pour les hélicoptères produit des déversements très mineurs de granules, qui sont confinés dans la zone asphaltée et sont nettoyés immédiatement. Si un déversement se produisait dans l'entrepôt, il serait confiné à l'intérieur des installations et serait nettoyé sans avoir d'incidence sur les sols. Les effets négatifs potentiels du projet sur la qualité du sol pendant la construction ont été évalués comme étant mineurs et négligeables, durant l'exploitation.

#### **5.1.4 Les eaux souterraines**

L'hydrogéologie de la région de Winnipeg comprend deux unités hydrostratigraphiques principales : les aquifères du substrat rocheux et les sédiments non consolidés qui les surplombent. Les dépôts d'argile silteuse et de till qui recouvrent le substrat rocheux dans la région de Winnipeg ont tendance à avoir une faible conductivité hydraulique et agissent donc comme un aquitard, ce qui limite l'écoulement des eaux souterraines<sup>(8)</sup>. Le substrat rocheux sous Winnipeg comporte trois aquifères définis. Les aquifères carbonatés supérieur et inférieur se trouvent dans la formation de Red River. L'aquifère carbonaté supérieur est situé dans le substrat de roche calcaire et dolomitique fracturé supérieur de la formation de Red River et est considéré comme une source d'eau potable. L'aquifère carbonaté inférieur, situé dans une zone fracturée dans la partie inférieure de la formation de Red River, est utilisé de manière restreinte dans la région de Winnipeg, car la qualité de l'eau est généralement mauvaise et la quantité d'eau disponible n'est pas aussi grande que dans l'aquifère carbonaté supérieur. L'aquifère de la formation de Winnipeg, aussi appelé aquifère de grès, est le plus profond et n'est généralement pas utilisé comme source d'eau potable, car l'eau est trop saline<sup>(12, 13)</sup>. La Ville tire son eau potable du lac Shoal, à la frontière entre le Manitoba et l'Ontario, par le biais de l'aqueduc de Winnipeg.

Les eaux souterraines dans la zone du projet peuvent être contaminées par des fuites ainsi que par des déversements ou des rejets accidentels de substances dangereuses et de déchets durant la construction et l'exploitation. Tout déversement pouvant survenir durant la construction serait immédiatement nettoyé conformément au plan d'intervention en cas de déversement de l'entrepreneur de construction. Les déversements qui pourraient se produire dans l'entrepôt durant les activités d'exploitation seraient contenus à l'intérieur des installations et seraient nettoyés. Comme les hélistructures et la cour d'exploitation sont asphaltées, tout déversement survenant au cours de l'exploitation ne s'infiltrerait pas dans le sol sous-jacent. Les effets négatifs potentiels sur la qualité des eaux souterraines ont été évalués comme étant négligeables.

#### **5.1.5 Les eaux de surface**

La rivière Rouge est le plan d'eau le plus proche et est située à environ 400 m au nord du site du projet. Elle serpente vers le nord à partir de la Ville et se déverse dans le lac Winnipeg. Les principaux affluents de la rivière Rouge comprennent les rivières Morris, Sale et Assiniboine qui coulent de l'ouest et les rivières Roseau, aux Rats et Seine qui coulent de l'est. La partie nord-ouest de l'écodistrict de Winnipeg fait partie du district hydrographique de la rivière Assiniboine, tandis que le reste fait partie de celui de la rivière Rouge. Tous deux font partie du réseau hydrographique du fleuve Nelson. Les crues printanières de la rivière Rouge sont contrôlées par le canal évacuateur de la rivière Rouge qui détourne l'eau autour de la ville.

Les eaux de surface peuvent être contaminées par des fuites ainsi que par des déversements ou des rejets accidentels de substances dangereuses. Les eaux de ruissellement propres seront dirigées vers le fossé le long du chemin St Mary's et finiront par se déverser dans la rivière Rouge. Comme décrit à la section 2.4.2, pendant la construction, les combustibles et les matières dangereuses seront utilisés dans des zones désignées situées à au moins 100 m de l'eau et seront confinés pour empêcher tout ruissellement. De plus, tout déversement sera immédiatement confiné et nettoyé pour éviter le ruissellement de contaminants. Pendant la construction, l'entrepreneur devra contrôler le ruissellement de l'eau contenant des substances nocives. Un plan de contrôle des déversements qui comprend les procédures, les instructions et les rapports à utiliser en cas de déversement imprévu d'une substance réglementée doit être conservé en tout temps dans la zone de travail. Tout déversement survenant au cours de

l'exploitation serait confiné et nettoyé de façon appropriée et il est peu probable qu'il s'écoule du site. La conception du site, y compris le nivellement, les bordures et les bassins collecteurs, empêchera le ruissellement potentiel de tout contaminant dans les eaux de surface. En cas d'incendie dans l'entrepôt, l'eau qui a servi à l'éteindre sera retenue dans la zone de confinement secondaire du bâtiment et testée pour évaluer les options d'élimination possibles. On communiquera avec DDM et on obtiendra l'approbation de l'option d'élimination proposée avant sa mise en œuvre. Les effets négatifs potentiels sur les eaux de surface ont été évalués comme étant négligeables.

### **5.1.6 La végétation, les mammifères, les reptiles et les amphibiens**

Le gestionnaire de l'information sur la biodiversité au Centre de données sur la conservation du Manitoba (CDCM) a effectué une recherche dans la base de données sur les espèces rares du CDCM et n'a pas trouvé d'espèces végétales en péril inscrites sur la liste fédérale sur le site du projet. Le site du projet est actuellement un champ agricole avec quelques arbres à feuilles caduques, principalement du peuplier faux-tremble et du chêne, et des arbustes le long du chemin St. Mary's. La végétation naturelle clairsemée est principalement composée d'espèces de mauvaises herbes typiques. Le fossé le long du chemin St. Mary's est propice à la croissance du scirpe et de graminées des milieux humides. La majorité des mammifères que l'on peut trouver dans les parcelles de forêt à l'intérieur et aux alentours de la ville sont ceux adaptés aux perturbations anthropiques, y compris les petits omnivores, le cerf de Virginie et le renard, à l'occasion<sup>(5)</sup>. Dans la ZER, une plante, un reptile et un amphibien en péril ont été répertoriés. L'aster soyeux est désigné comme étant menacé par la LEP et se trouve dans des sols calcaires (alcalins) bien asséchés de prairies et de champs secs, des dépôts de sable et de gravier glaciaires, des berges sèches et des savanes de chênes ouvertes. La tortue serpentine est désignée comme étant préoccupante en vertu de la LEP et peut se trouver dans des eaux à faible courant avec un fond de boue molle et une végétation aquatique dense dans la ZER. La grenouille léopard est désignée comme étant préoccupante en vertu de la LEP et peut se trouver dans des étangs peu profonds et des milieux humides dans des zones arbustives et boisées dans la ZER.

L'élimination de la végétation naturelle et la modification de l'environnement local peuvent avoir des répercussions sur l'habitat des espèces en péril et d'autres espèces sauvages. Le site du

projet est actuellement un champ agricole sans étangs et il est peu probable qu'il y ait des animaux sauvages sensibles aux perturbations anthropiques. On ne trouve aucune espèce répertoriée en vertu de la LEP dans les catégories de risque suivantes : disparue du pays, en voie de disparition, menacée et préoccupante sur le site du projet. Les effets négatifs potentiels sur la végétation, les mammifères, les reptiles et les amphibiens ont été évalués comme étant de négligeables à mineurs.

## 5.2 LES CHANGEMENTS POTENTIELS À L'ENVIRONNEMENT

Les effets potentiels du projet sur les composantes biophysiques de l'environnement ont été déterminés et évalués à la Section 5.1. Les changements qui peuvent être causés par la réalisation du projet sur les poissons et leur habitat (comme définis dans la *Loi sur les pêches*), les espèces aquatiques (comme définies dans la *Loi sur les espèces en péril*) et les oiseaux migrateurs (comme définis dans la *Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs* 1994) sont indiqués ci-dessous.

### 5.2.1 Les poissons et leur habitat

La rivière Rouge est reconnue pour abriter l'habitat d'environ 70 espèces de poissons. La seule espèce aquatique rare présente dans la ZER est la mulette feuille d'érable, désignée espèce en voie de disparition en vertu de la LEP. Elle se trouve habituellement dans les rivières de taille moyenne à grande avec des courants de faibles à modérés et des fonds de sable, de gravier grossier ou d'argile/de boue compacté (substrats), mais les registres indiquent que l'espèce n'a pas été rencontrée dans la rivière Rouge près du site du projet. Le lien entre le site du projet et les eaux de surface où vivent des poissons, comme la rivière Rouge, est indirect. Les effets potentiels du projet sur les eaux de surface ont été jugés négligeables, car l'entrepreneur disposera d'une zone de ravitaillement en combustible désignée et d'un plan d'intervention en cas de déversement, les déversements étant immédiatement confinés et nettoyés pour prévenir le ruissellement de contaminants pendant la construction, et les éléments de conception du site, y compris les bordures, le nivellement et les bassins collecteurs, empêcheront le ruissellement des contaminants pendant l'exploitation. Les effets négatifs potentiels sur les poissons, leur habitat et les espèces aquatiques seraient négligeables.

## 5.2.2 Les oiseaux migrateurs

L'habitat des oiseaux dans la ZER comprend les arbres et les arbustes, les champs et les fossés. Aucune aire importante de nidification n'est présente dans la ZER, la plus proche étant située au marais Oak Hammock, à environ 30 km au nord de Winnipeg. Environnement et Changement climatique Canada publie de l'information technique sur les périodes générales de nidification pour appuyer la planification des activités visant à réduire le risque d'effets négatifs pour les oiseaux migrateurs <sup>(14)</sup>. Winnipeg tombe dans la zone B4 où la période générale de nidification des oiseaux migrateurs va de la mi-avril à la fin août. Un total de 94 espèces d'oiseaux ont été répertoriées à l'intérieur du carré n° 14PA31 de l'AONM<sup>(15)</sup>. Le CDCM a indiqué que parmi les espèces identifiées dans ce carré, 12 sont protégées en vertu de la *Loi sur les espèces et les écosystèmes en voie de disparition* du Manitoba ou de la LEP.

L'habitat de nidification des oiseaux migrateurs peut être affecté par la construction du projet. Bien que plusieurs espèces d'oiseaux migrateurs aient été reconnues dans le carré n° 14PA31, l'habitat de nidification préféré de la plupart des espèces identifiées n'est pas présent sur le site du projet. Les effets potentiels sur les oiseaux migrateurs causés par le défrichage durant la construction ont été évalués comme étant négligeables. Le promoteur reconnaît que les activités de défrichage peuvent avoir des impacts sur les oiseaux migrateurs et observera les périodes prescrites par Environnement et Changement climatique Canada qui publie de l'information technique sur les périodes générales de nidification pour appuyer la planification des activités pour réduire le risque d'effets négatifs pour les oiseaux migrateurs. Le défrichage serait effectué durant la phase préalable à la construction, de janvier à mars 2020, conformément à cette restriction. Durant l'exploitation, les oiseaux migrateurs peuvent être affectés par le bruit, les vibrations, les émissions des véhicules et les collisions avec ceux-ci. Le projet consiste en la relocalisation d'installations existantes dans la ville et ne comportera aucun changement à leur état actuel. De plus, le site du projet se trouve dans la ville de Winnipeg et est déjà assujéti aux émissions des véhicules, au bruit et aux vibrations des développements industriels et commerciaux existants. Les répercussions sur les oiseaux migrateurs durant l'exploitation ont été évaluées comme étant mineures. La destruction de nids d'oiseaux migrateurs actifs sera évitée, comme l'exige la LCOM; toutefois, si le retrait des nids est jugé nécessaire durant l'exploitation en raison de menaces pour les aéronefs, les procédures décrites à l'article 28 de la LCOM seront suivies.

### **5.3 LES CHANGEMENTS POTENTIELS AU TERRITOIRE DOMANIAL ET AUX TERRES ADJACENTES**

On ne s'attend pas à ce que les activités du projet entraînent de changements au territoire domanial. Le projet sera situé sur des terres privées et ne devrait pas avoir d'effets négatifs sur les collectivités autochtones. Le projet n'entraînera aucun changement dans l'environnement dans une province autre que le Manitoba ou à l'extérieur du Canada. Durant la construction et l'exploitation, il est peu probable que les émissions de gaz à effet de serre et des véhicules causées par le projet dépassent les lignes directrices manitobaines relatives à la qualité de l'air et auront donc un effet négligeable sur le territoire domanial et les terres adjacentes.

### **5.4 LES EFFETS POTENTIELS DES CHANGEMENTS ENVIRONNEMENTAUX SUR LES PEUPLES AUTOCHTONES**

Le projet consiste en la relocalisation d'installations existantes dans la ville de Winnipeg et sera construit sur un terrain actuellement utilisé comme champ agricole et appartenant à la Ville. L'aménagement sera clôturé pour des raisons de sécurité et pour empêcher l'accès du public. À notre connaissance, les peuples autochtones n'utilisent pas actuellement les terres adjacentes au site du projet à des fins traditionnelles. Durant l'exploitation, les hélicoptères seront en service entre le lever et le coucher du soleil; cependant, la fréquence des vols sera dictée par les conditions environnementales, principalement les précipitations. De plus, la relocalisation des installations en périphérie de la ville, alors que la propriété résidentielle la plus proche se trouve une distance d'environ 200 m, réduira le nombre de résidents exposés au bruit accru des activités d'exploitation. Lors de l'épandage de pesticides, la DLI respecte des zones tampons autour des plans d'eau, ce qui atténuera les effets de ces activités sur les plans d'eau, les poissons et leur habitat.

La ville de Winnipeg est construite sur des terres appartenant à des Premières Nations signataires du Traité n° 1 sur le territoire ancestral des Métis. La ville et la région environnante ont été utilisées par les membres de la MMF pour la pêche, la chasse, le piégeage et à des fins culturelles. En 2012, le gouvernement du Manitoba et la MMF ont signé une entente sur les droits de récolte des Métis qui désigne une zone de récolte des ressources naturelles des Métis qui s'étend du Sud-est du Manitoba jusqu'au nord du lac Winnipeg, entre le lac Winnipeg et la frontière de la Saskatchewan.

Les terres sélectionnées pour l'aménagement proposé se trouvent à l'intérieur des limites de la ville où les règlements municipaux interdisent la chasse et le piégeage. Il est donc peu probable que le projet aura un effet sur les activités traditionnelles en raison de changements potentiels au milieu biophysique, y compris d'effets sur les poissons et leur habitat, la végétation et les ressources fauniques, qui pourraient avoir une incidence sur les habitudes de récolte ou le succès des récoltes. Les effets négatifs résiduels sur l'environnement et les répercussions du projet sur les activités traditionnelles sont peu probables.

La registraire des ressources patrimoniales de la Direction des ressources historiques du ministère de la Culture, du Patrimoine et du Tourisme du Manitoba a examiné les registres de la Direction et a indiqué qu'il n'y a aucune ressource archéologique ou patrimoniale connue sur le site du projet. En cas de découverte d'une ressource archéologique ou patrimoniale pendant la construction, l'activité dans cette section du projet sera temporairement reportée et la zone sera sécurisée jusqu'à ce que l'élément découvert puisse être examiné par une personne ayant reçu une formation appropriée. Les effets du projet sur les ressources archéologiques ou patrimoniales ont été jugés négligeables.

Il n'y a pas de bien foncier autochtone près de l'emplacement du projet. Les effets potentiels du projet sur les peuples autochtones en raison des émissions des véhicules, des niveaux de bruit et des vibrations ont été évalués comme étant négligeables. Les installations contribuent positivement à l'emploi et à l'économie de la Ville de Winnipeg et la poursuite de ces activités d'exploitation, même à un endroit différent, ne modifiera pas les possibilités d'emploi actuelles ou l'économie de la région et des environs.

## **6.0 LA PARTICIPATION ET LA CONSULTATION DES GROUPES AUTOCHTONES**

Un dialogue a été engagé avec les groupes autochtones (Premières Nations et Métis) après le lancement du projet. Il est prévu que les collectivités locales et les autres parties intéressées, y compris des groupes autochtones, seront consultées au sujet de l'aménagement de l'héliport (un aérodrome) par la Ville de Winnipeg dans le cadre de ses pratiques habituelles pour les projets de cette envergure. Comme le projet n'en est encore qu'à ses débuts, voici une liste de sujets typiques qui peuvent être abordés :

- Présentation du projet et mises à jour régulières;
- Présentation des activités relatives au projet durant la construction et l'exploitation;
- Recensement des commentaires de la collectivité;
- Présentation des études de référence en cours pour le projet et de la participation de la collectivité;
- Collecte des commentaires et des contraintes propres au site auprès des parties intéressées locales.

### **6.1 LES COLLECTIVITÉS AUTOCHTONES INTÉRESSÉES ET SUSCEPTIBLES D'ÊTRE TOUCHÉES**

Les collectivités autochtones susceptibles d'être intéressées par le projet et d'être directement touchées par celui-ci comprennent la nation des Ojibway Brokenhead, la Première Nation de Long Plain, la Manitoba Metis Federation, la Première Nation des Anishinabe de Roseau River et la Première Nation de Swan Lake. Un courriel et une lettre décrivant le projet ont été envoyés aux groupes autochtones susmentionnés.

### **6.2 LES ACTIVITÉS D'ENGAGEMENT AUPRÈS DES COLLECTIVITÉS ET DES GROUPES AUTOCHTONES**

Au nom du promoteur, le KGS Group a communiqué avec plusieurs groupes autochtones ciblés comme ayant des intérêts dans la ZER pour solliciter leurs réactions concernant le projet. Des lettres, contenant de l'information sur le projet, ont été envoyées par courriel et par la poste pour aider les groupes à déterminer si le projet pourrait avoir une incidence sur leurs droits ancestraux, leur capacité de chasser, de pêcher et de piéger pour se nourrir ou de mener des

activités traditionnelles. Le 3 novembre 2017, Jasmine Langhan, coordonnatrice de l'engagement et de la consultation de la MMF, a répondu à la lettre et a indiqué qu'elle désirait en apprendre davantage sur le projet. Une rencontre est prévue avec M<sup>me</sup> Langhan et la MMF.

### **6.3 PRINCIPAUX COMMENTAIRES**

Au moment de la rédaction du présent rapport, seule la MMF avait répondu à la lettre d'engagement. La réponse de la MMF indique que le projet se situe dans la ville de Winnipeg, le territoire ancestral des Métis. À ce titre, la MMF s'intéresse à la façon dont le projet pourrait influencer sur les droits, les intérêts et les revendications des Métis du Manitoba et a demandé qu'une rencontre soit prévue. L'Asset Management Project Management Manual de la Ville de Winnipeg (l'« AMPMM ») comprend des sections portant particulièrement sur les activités d'engagement du public pour déterminer les besoins et les préoccupations de la collectivité dans le cadre de travaux entrepris par la Ville de Winnipeg et y répondre. Certains des principes directeurs du processus d'engagement de la Ville de Winnipeg visent à encourager la participation de ceux qui seront touchés par une décision ainsi que permettre la participation du public au processus d'engagement communautaire le plus tôt possible pour que les parties intéressées aient le temps de se renseigner sur la question et de participer activement. Les parties intéressées peuvent soulever des préoccupations tout au long de l'élaboration du projet.

### **6.4 LES PROCHAINES ÉTAPES DE L'ENGAGEMENT ET DE LA COLLECTE D'INFORMATION**

La Ville de Winnipeg fera participer les parties intéressées, y compris des groupes autochtones, conformément à ses procédures normalisées décrites dans l'AMPMM. La Ville suivra les directives fournies par Transports Canada en ce qui concerne les exigences relatives à l'aménagement des aéroports. Selon l'AMPMM, une liste de parties intéressées comprend toutes les personnes et organisations touchées par le projet, y compris les groupes autochtones. Les parties intéressées sont ciblées tôt dans le processus pour déterminer leur intérêt et leur niveau de participation, car le niveau d'effort pour interagir avec elles peut varier considérablement et, dans certains cas, être important. L'analyse des parties intéressées garantit que tous les points de vue sont présentés à la table. Cela améliore la probabilité qu'un large éventail de perspectives soit abordé, qu'il y ait une attitude positive à l'égard des résultats de la décision et que, par conséquent, elle soit moins susceptible d'entraîner des changements

à la portée, au calendrier et aux coûts du projet. Une analyse des parties intéressées doit être élaborée pour consigner leurs intérêts et attentes ainsi que définir leur importance et leur influence. Cette information est utilisée pour catégoriser les parties intéressées en fonction de leur impact potentiel sur le projet, et des stratégies sont créées pour minimiser les effets négatifs potentiels et maximiser les effets positifs. L'analyse des parties intéressées fait partie du plan de communication du projet et du plan d'engagement du public.

## 7.0 CONSULTATION DU PUBLIC ET D'AUTRES PARTIES

La Ville de Winnipeg a entrepris un certain nombre d'études de planification pour orienter la croissance et le développement. Dans le cadre du processus de planification, il a été établi qu'un corridor pour le SRB traversant le quartier Elmwood serait avantageux pour les résidents de la Ville<sup>(16)</sup>, bien qu'il nécessite un terrain actuellement occupé par l'héliport de la Ville et les bureaux de la DLI. Les consultations auprès du public qui ont contribué à l'élaboration des plans des transports de la Ville sont décrites ci-dessous :

- Trois journées portes ouvertes en novembre 2010, en juillet 2011 et en octobre 2011;
- Un sondage en ligne visant à recueillir des points de vue sur le transport, avec plus de 500 réponses;
- Organisation de trois réunions du Comité consultatif;
- Préparation de bulletins d'information pour informer le public aux différentes étapes du plan.

En plus des réunions officielles, on a sollicité des commentaires par l'entremise de la page du projet sur le site Web Exprime-toi Winnipeg!, à [www.transportation.speakupwinnipeg.com](http://www.transportation.speakupwinnipeg.com). On prévoit que le site Web de la Ville sera utilisé pour fournir des mises à jour, des communiqués de presse et des renseignements sur le projet, comme c'est le cas pour de nombreux autres projets d'aménagement municipaux. Transports Canada n'exige pas d'autres consultations sur le projet; la Ville en tiendra à sa discrétion.

### 7.1 APERÇU DES COMMENTAIRES DU PUBLIC ET D'AUTRES PARTIES

Jusqu'à présent, le public et les autres parties n'ont exprimé aucun commentaire ni aucune préoccupation concernant la construction et la relocalisation de l'héliport de la Ville de Winnipeg.

### 7.2 LES ACTIVITÉS DE CONSULTATION DES PARTIES INTÉRESSÉES PROPOSÉES

Comme le projet est en cours d'élaboration, aucune activité de consultation des parties intéressées n'est actuellement proposée. Si la mise en œuvre du projet est autorisée, la Ville de Winnipeg déterminera les exigences existantes en matière d'engagement du public (p. ex.,

réunions, journées portes ouvertes, etc.), et des avis seront publiés pour informer les parties intéressées, y compris les groupes autochtones, conformément au plan de communication qui sera élaboré pour le projet. Le plan de communication définira qui communiquera avec qui (analyse des parties intéressées) et qui recevra quelle information et quand (plan de communication). Les responsabilités et les principaux décideurs dans le processus d'engagement et de consultation du public de la Ville sont définis dans l'AMPMM. Les parties intéressées, comme déterminées par l'équipe de gestion du projet, peuvent être invitées à participer à des journées portes ouvertes et à faire part de leurs commentaires sur le projet.

La Ville de Winnipeg s'engage à tenir des discussions ouvertes et transparentes avec les collectivités et les parties intéressées susceptibles d'être touchées par le projet qui souhaitent obtenir des renseignements supplémentaires ou contribuer au projet. Comme le projet est actuellement à l'étape de l'élaboration, il n'y a pas de dates prévues pour des réunions ou des journées portes ouvertes. Si le projet va de l'avant, la planification sera effectuée conformément aux lignes directrices fournies dans l'AMPMM.

### **7.3 CONSULTATION DES ORGANISMES DE RÉGLEMENTATION CONCERNÉS**

#### **7.3.1 NAV Canada**

Le 16 février 2016, un courriel a été envoyé à un spécialiste de l'utilisation du sol de la section Gestion de l'information aéronautique de NAV CANADA au sujet du projet qui en était aux étapes préliminaires de planification. NAV CANADA a évalué la proposition concernant les impacts potentiels sur le Système de navigation aérienne et les installations et a répondu qu'elle n'avait aucune objection au projet, comme présenté, et qu'une demande officielle d'utilisation du sol devrait être déposée lorsque de plus amples renseignements seraient connus, pour mettre à jour leurs publications.

#### **7.3.2 Transports Canada**

La responsabilité de Transports Canada (TC) est d'évaluer le projet en ce qui concerne le balisage, l'éclairage et les exigences réglementaires. Pour déterminer le niveau de consultation publique requis par TC pour l'aménagement de l'aérodrome, on a appelé TC le 7 novembre

2017. Cet appel a été suivi de deux courriels, l'un envoyé le 7 novembre 2017 et l'autre le 21 novembre 2017. Les demandes de renseignements portaient sur les modifications au *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien* (consultations — travaux d'aérodrome). Il a été déterminé que le projet n'exige pas de consultation publique supplémentaire au-delà de celle entreprise par la Ville de Winnipeg durant l'élaboration du PDT de la Ville et de celle qui serait normalement entreprise par la Ville pour informer les citoyens des projets municipaux à venir.

## 8.0 RÉFÉRENCES

1. *Ville de Winnipeg, 2017, Adult Mosquito Control Policy, Service des travaux publics, Direction de la lutte contre les insectes, Winnipeg, Manitoba.*
2. *City of Winnipeg Heliport Operations Manual, certificat n° 5151-C504, décembre 2013, Service des travaux publics, Direction de la lutte contre les insectes, Winnipeg, Manitoba.*
3. *Gouvernement des États-Unis, 2017, Department of Energy and the Environment, Greenhouse Gas Equivalencies Calculator, site Web consulté en janvier 2018, à <https://www.epa.gov/energy/greenhouse-gas-equivalencies-calculator>.*
4. *KGS Group, Memorandum: City of Winnipeg Insect Control Branch Relocation - Municipal Servicing Study, 31 janvier 2018, Winnipeg, Manitoba.*
5. *Smith, R.E., H. Veldhuis, G.F. Mills, R.G. Eilers, W.R. Fraser et G.W. Lelyk, 1998, Terrestrial Ecozones, Ecoregions and Ecodistricts: An Ecological Stratification of Manitoba's Natural Landscapes, Technical Bulletin 98-9E, Section des ressources foncières, Centre de recherches de Brandon, Direction générale de la recherche, Agriculture et Agroalimentaire Canada, Winnipeg, Manitoba.*
6. *Gouvernement du Canada, 2017, Normales climatiques canadiennes d'Environnement Canada, site Web consulté en octobre 2017, à [http://climate.weather.gc.ca/index\\_f.html](http://climate.weather.gc.ca/index_f.html).*
7. *Gouvernement du Canada, 2017, Environnement et Changement climatique Canada, Aperçu des émissions déclarées pour 2016 – Programme de déclaration des gaz à effet de serre par les installations, Gatineau, QC.*
8. *Département d'ingénierie de l'Université du Manitoba, février 1983, Geological Engineering Report for Urban Development of Winnipeg.*
9. *Département d'ingénierie de l'Université du Manitoba, 1983, Geological Engineering Report for Urban Development of Winnipeg, Plate 2, Depth to Till, échelle 1:50,000.*
10. *Énergie et mines Manitoba, 1990, Bedrock Compilation Map Series. Winnipeg, NTS 62 H, échelle 1:50,000.*
11. *Département d'ingénierie de l'Université du Manitoba, 1983, Geological Engineering Report for Urban Development of Winnipeg, Plate 4, Depth to Bedrock, échelle 1:50,000.*
12. *Province du Manitoba, 1986, ministère des Ressources naturelles, Direction des ressources hydriques, Aquifer Maps of Southern Manitoba; Map 1 of 2 Bedrock Aquifers.*
13. *Province du Manitoba, 1986, ministère des Ressources naturelles, Direction des ressources hydriques, Aquifer Maps of Southern Manitoba; Map 2 of 2 Sand and Gravel Aquifers.*

14. *Gouvernement du Canada, 2017, Environnement et Changement climatique Canada, Prévention des effets négatifs pour les oiseaux migrateurs, Périodes générales de nidification des oiseaux migrateurs, site Web consulté en novembre 2017, à <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/prevention-effets-nefastes-oiseaux-migrateurs/periodes-generales-nidification.html>.*
15. *Études d'Oiseaux Canada, 2017, Atlas des oiseaux nicheurs du Manitoba, site Web consulté en décembre 2017, à <http://www.birdatlas.mb.ca/>*
16. *Ville de Winnipeg, 2011, Transportation Master Plan – Moving Winnipeg Toward 2031, Service des travaux publics, site Web consulté en octobre 2017, à <http://www.winnipeg.ca/publicworks/transportation/transportationmasterplan.stm>.*

## **9.0 ÉNONCÉ DE LIMITATION ET DE CONDITIONS**

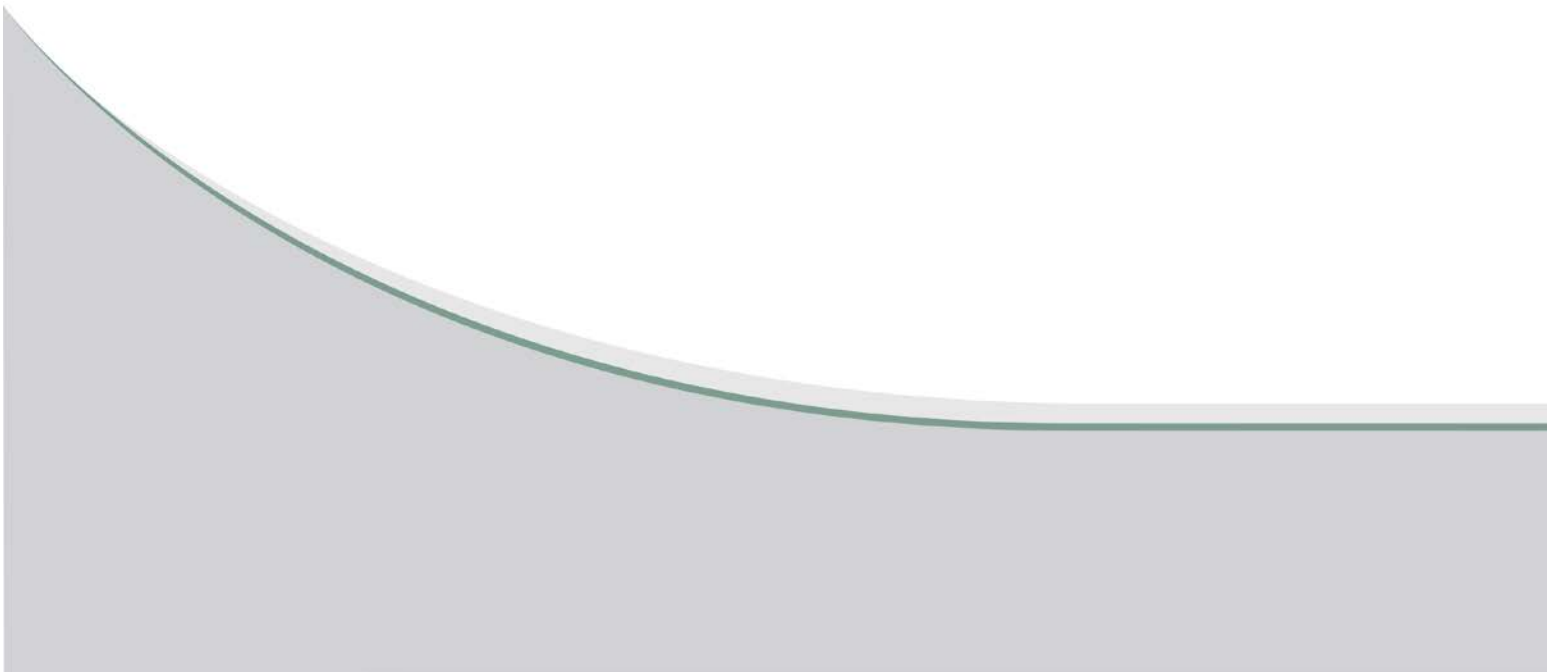
### **9.1 UTILISATION DU RAPPORT PAR DES TIERS**

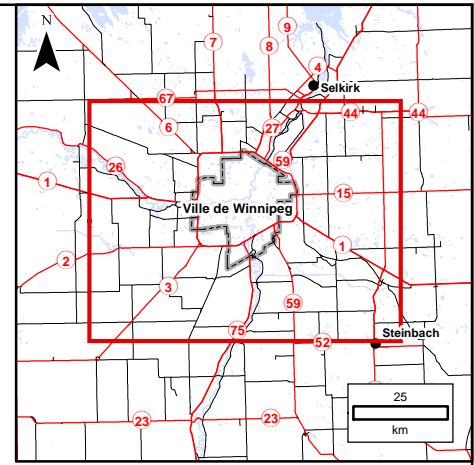
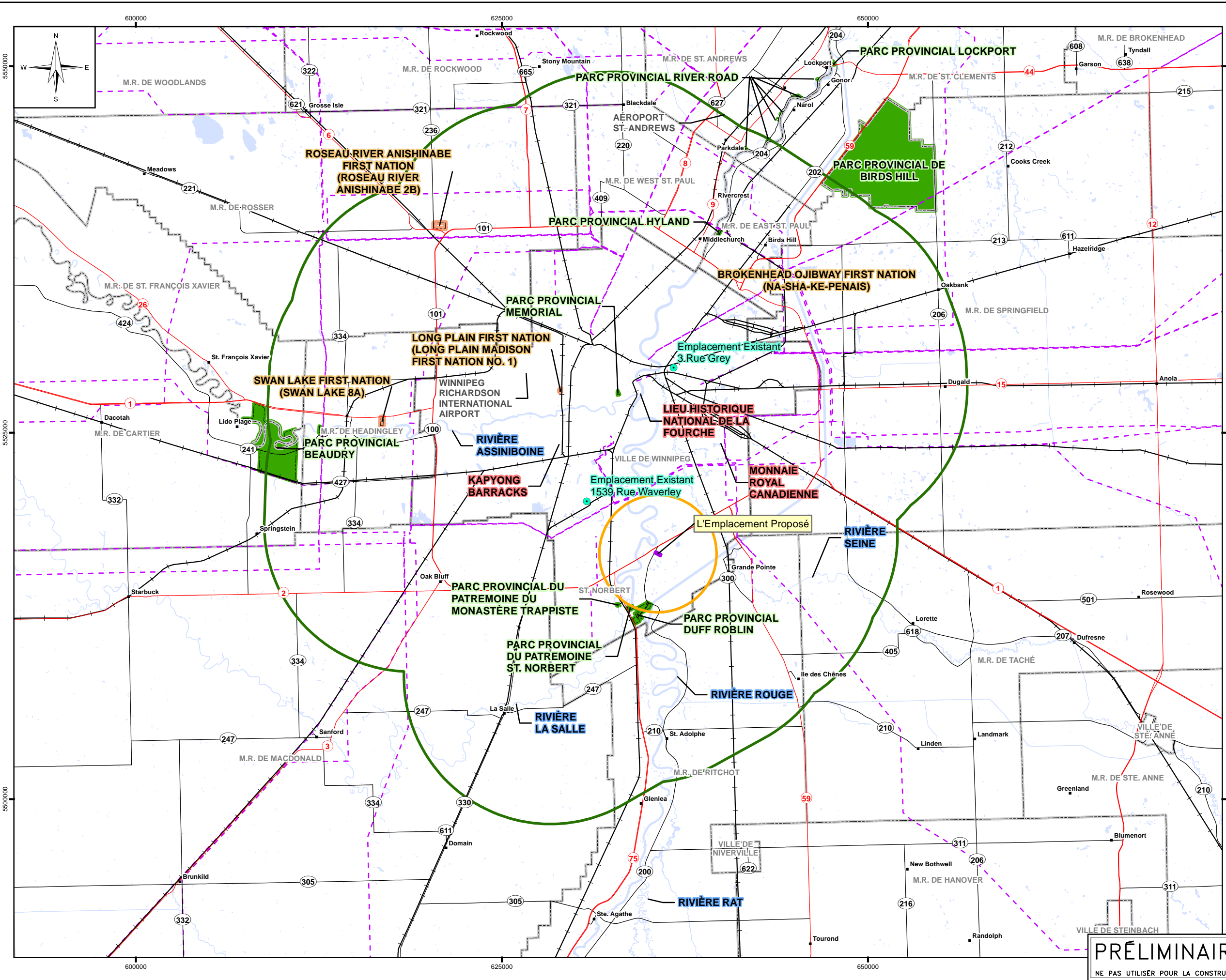
Le présent rapport a été préparé pour la Ville de Winnipeg et toute utilisation qu'un tiers en fait, ou toute confiance qu'il accorde au présent rapport ou toute décision prise en fonction de celui-ci, est la responsabilité de ce tiers. Le KGS Group décline toute responsabilité pour les dommages, le cas échéant, subis par des tiers à la suite de décisions prises ou d'actions entreprises en fonction du présent rapport.

### **9.2 ÉNONCÉ DES LIMITES ENVIRONNEMENTALES**

Des experts-conseils en environnement réputés et compétents du KGS Group ont préparé les conclusions et les recommandations environnementales pour le présent rapport de manière professionnelle en exerçant la même aptitude et le même soin que pour des projets semblables dans des conditions similaires. L'information contenue dans le présent rapport est fondée sur les renseignements qui ont été mis à la disposition du KGS Group au cours de l'étude et sur les services décrits qui ont été fournis dans les délais et selon les exigences budgétaires de la Ville de Winnipeg. Étant donné que le présent rapport est fondé sur l'information disponible, certaines de ses conclusions pourraient être différentes si celle-ci s'avère fausse, inexacte ou contredite par des renseignements supplémentaires. Le KGS Group ne fait aucune déclaration concernant la portée juridique de ses conclusions ou la valeur du terrain examiné.

## FIGURES

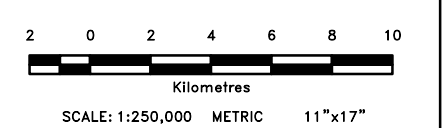




**LÉGENDE:**

- Emplacement Existant
- Autoroute Provinciale
- Route Provinciale
- Ligne de Chemin de Fer
- - - Ligne de Transmission
- Premières Nations
- Parc Provincial
- Municipalité Rural
- Ville de Winnipeg
- Lacs/Rivières
- Empreinte du Projet
- Zone D'Evaluation
- Zone D'Evaluation Regionale

**NOTES:**  
 1. Tous les unités de mesure sont métrique et en mètres, sauf à l'indication contraire. Projection Transversale de Mercator, NAD 1983, Zone 14. Les élévations sont en mètres au dessus du niveau de la mer (MSL).



2	18/03/26	RÉVISÉ AVEC LA DESCRIPTION FINALE DU PROJET DE L'ACCÈS	GS	BAT
1	18/01/22	PUBLIÉ AVEC LA DESCRIPTION DU PROJET DE L'ACCÈS	GS	BAT
0	18/01/04	PUBLIÉ AVEC LA DESCRIPTION DU PROJET DE L'ACCÈS	GS	BAT
NO.	YY/MM/DD	DESCRIPTION	ISSUED BY	CHECK BY

REVISIONS / ISSUE

**DÉMENAGER DE LA BRANCHE DU CONTRÔLE DES INSECTES L'ACCÈS DESCRIPTION DU PROJET**

**PRÉLIMINAIRE**

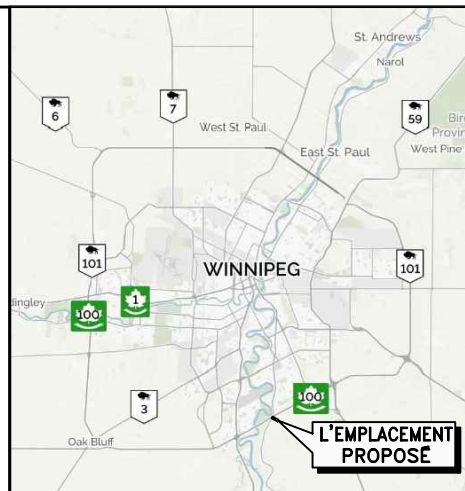
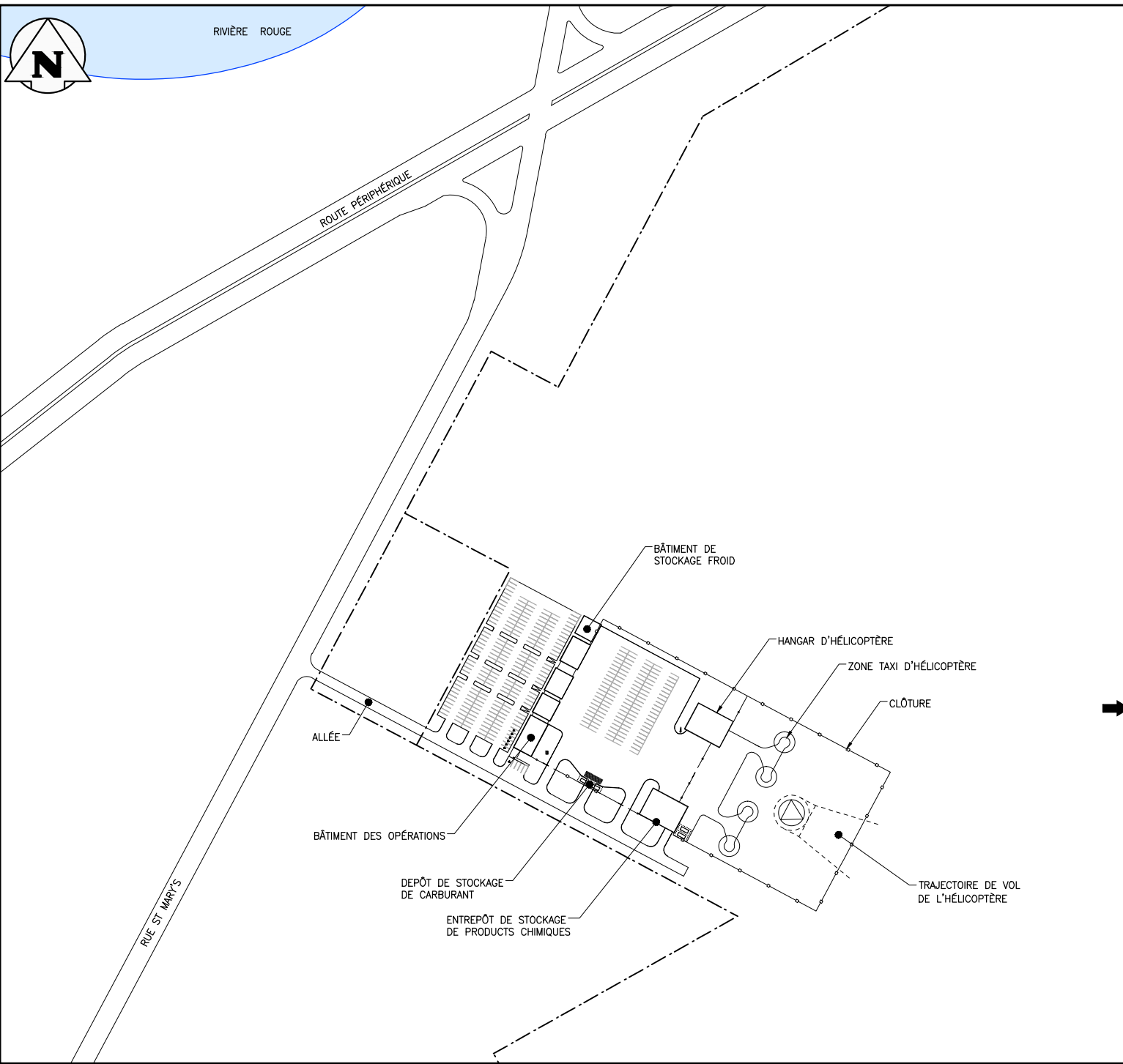
NE PAS UTILISER POUR LA CONSTRUCTION

ZONE D'ÉVALUATION RÉGIONALE

MARCH 2018    FIGURE 01    REV: 2

Filename: \\k-file-1\p-data\Projects\2017\17-0107-016\Env\CEEA Report\17-0107-016\_fr\_F02 - TabLayout1 Plotted By: pdefiner 18/03/26 [Mon 10:30am] 8.5x11 PLOT SCALE: 1:2

8.5x11



**LE PLAN PRINCIPAL**

**LÉGENDE:**

— L'EMPLACEMENT PROPOSÉ

2	18/03/26	REÉMIS AVEC LA DESCRIPTION FINALE DU PROJECT DE L'ACCÉE	GS	SFM
1	18/03/15	EMIS AVEC LA DESCRIPTION DU PROJECT	GS	SFM
0	18/01/4	PUBLIÉ AVEC LA DESCRIPTION DU PROJECT	GS	SFM
NO.	YY/MM/DD	DESCRIPTION	ISSUED BY	CHECK BY

REVISIONS / ISSUE



DÉMÉNAGER DE LA BRANCH DU CONTRÔLE DES INSECTES  
L'ACCÉE DESCRIPTION DU PROJECT

PLAN DU SITE	
MARS 2018	FIGURE 02
	REV: 2

**KGS**  
GROUP  
CONSULTING  
ENGINEERS

