



**Projet d'augmentation de la capacité de l'oléoduc dans le parc d'Oka par  
Pipelines Trans-Nord inc. (PTNI)**

**Mémoire du Conseil régional de l'environnement des Laurentides (CRE  
Laurentides)**

**présenté**

**par**

**Jacques Ruelland, président**

**lors de la deuxième partie des audiences du BAPE**

**Oka, le 5 octobre 2004**

## Préambule

Le Conseil régional de l'environnement des Laurentides (CRE Laurentides) a été informé du projet de la compagnie PTNI lors d'une séance de la Table d'harmonisation du parc d'Oka sur laquelle nous siégeons.

Nous avons étudié le projet initial et les implications qui en découlait de même que les diverses variantes du projet. Nous avons, par la suite, pris position sur ce projet et l'avons transmise au ministre de l'Environnement, M. Thomas J. Mulcair, le 22 avril 2004. Cette lettre est jointe en annexe et fait partie de notre mémoire.

Les informations obtenues lors de la première partie des audiences du BAPE ne nous ont pas amenés à revoir l'essentiel de notre position. Conséquemment, notre mémoire sera bref et portera sur quatre points : la justification du projet, l'existence et la légalité d'une infrastructure industrielle lourde dans un parc provincial, les variantes de tracé et les modalités du dédommagement que devrait consentir TPNI aux autorités du Parc.

### 1. La justification du projet

Le projet a une portée inter-provinciale, ce qui représente un motif supplémentaire pour l'assujettir à l'autorité de l'Office national de l'énergie (ONE). Le projet a fait l'objet d'audiences de l'Office qui a aussi procédé à un «examen préalable» en vertu des exigences de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCÉE). L'Office a jugé, dans sa décision OH-1-20003, en juillet 2003, que, sur le plan énergétique, le projet était justifié.

Lors de la première partie des audiences du BAPE il a été difficile de savoir si les autorités provinciales estimaient devoir se prononcer sur la justification du projet. Cependant, le représentant du secteur Énergie du ministère des Ressources naturelles (MRN) a informé la Commission que son ministère ne s'opposait pas au projet.

On peut donc en conclure que les autorités concernées, tant provinciales que fédérales, considèrent que le projet est d'intérêt public. Il restait donc, selon la procédure d'évaluation du Québec, à évaluer les variantes du projet et à identifier la solution de moindre impact.

## **2. Le contexte de l'existence d'une infrastructure lourde dans un parc provincial et la légalité du projet**

Il nous apparaît cependant nécessaire, auparavant, de rappeler notre position sur cet aspect du dossier compte tenu de la singularité de la chose et du tollé qu'elle a soulevé.

Nous estimons, comme nous l'avons dit et répété, que l'existence d'une telle infrastructure dans un parc, dédié en partie à la conservation, constitue une aberration. Cependant, l'oléoduc était en place avant la création du Parc et, tant la compagnie que les autorités ministérielles, estiment que TPNI détient les droits qui lui permettent non seulement d'entretenir l'oléoduc mais de le remplacer et d'en augmenter la capacité dans l'emprise actuelle, située, en grande partie, dans un milieu très fragile. Nous devons donc reconnaître ces droits ou les contester devant les tribunaux, ce que nous n'avons pas l'intention, ni les moyens de faire.

## **3. Les variantes de tracé et le tracé proposé**

Lors de la première partie des audiences du BAPE, les représentants du promoteur ont donné des informations supplémentaires à celles que contenait l'étude d'impact sur les différents tracés qui avaient été envisagés. Il est ressorti, entre autres, de ces discussions, qu'un tracé au sud du Parc, soit dans le lit du lac des Deux-Montagnes, auraient des conséquences importantes sur le milieu aquatique en plus de soulever des problèmes techniques majeurs. Par ailleurs, le ministère des Transports (MTQ) s'oppose à un tracé au nord du Parc, le long de la route 344. Un tracé plus au nord serait encore plus difficile techniquement et prohibitif sur le plan financier.

Les représentants de la Société de la Faune et des Parcs du Québec ( FAPAQ) ont proposé un tracé alternatif au tracé actuel, qu'ils jugeaient de moindre impact, soit celui qui longerait le chemin des Collines. Dans les Avis des ministères et lors de la première partie des audiences, tous les représentants et, surtout, les spécialistes des milieux naturels, en particulier le biologiste, Pierre Dupuy, ont fortement défendu les mérites de ce tracé. Le promoteur accepte, à certaines conditions, d'emprunter ce tracé pour son oléoduc. Les autorités du Parc se sont de plus engagées à superviser la réalisation du projet dans ce tracé afin d'en minimiser les impacts sur le milieu.

Pour toutes ces considérations, le CRE Laurentides accepte le tracé proposé et en recommande l'adoption.

#### 4. Les modalités de dédommagement

Même si les autorités du Parc doivent permettre la réalisation du projet, il reste que sa réalisation causera des perturbations importantes sur le milieu pendant une période relativement longue. La construction entraînera toute une série de problèmes et de changements dans le fonctionnement habituel du Parc qui affecteront aussi les milliers d'usagers du Parc. Ces perturbations diverses ne peuvent être éliminées mais elles peuvent être compensées de manière technique et monétaire, comme c'est l'usage. Hydro-Québec, par exemple, verse, selon la nature des projets, 1% des investissements effectués dans un territoire aux autorités de ce territoire afin de dédommager le milieu pour les impacts causés par la réalisation d'infrastructures lourdes.

Il nous semble que les mêmes pratiques devraient s'appliquer dans le cas présent, d'autant plus que, théoriquement, une telle infrastructure ne pourrait se réaliser sur le territoire du Parc.

Dans cette perspective, il a été établi, lors de la première partie des audiences, que la valeur annuelle actuelle des produits pétroliers qui transitent dans l'oléoduc par le parc d'Oka s'établit à près de 7 milliards de dollars. Ce qui donne la mesure de l'importance de cet oléoduc et des avantages qu'il procure au promoteur.

Il nous semble que la valeur du dédommagement devrait tenir compte de deux facteurs principaux : d'une part, la traversée d'un parc, qui normalement serait défendue; et, d'autre part, l'importance monétaire de l'opération de cet oléoduc. En fonction de ces critères, nous estimons que le promoteur devrait verser aux gestionnaires du Parc une somme de 7 millions de dollars, qui pourrait être étalée sur une période de 10 ans. Un montant qui nous apparaît très raisonnable si l'on considère qu'il représente, 0,001% de la valeur annuelle des produits dont la valeur s'appréciera sur une période de dix ans et pourrait atteindre environ 100 milliards de dollars.

Cette somme pourrait contribuer, en particulier à acquérir le domaine des Trappistes, qui longe le Parc qui a été mis en vente. Or, Ce domaine a une grande valeur patrimoniale et doit demeurer un bien public au bénéfice de la collectivité. Le promoteur démontrerait l'importance qu'il attache à contribuer tant à l'économie qu'à la culture québécoise en favorisant l'acquisition de ce monument historique et son domaine par la collectivité québécoise.

## Conclusion

La solution proposée par les autorités ministérielles, que le promoteur a accepté, nous apparaît la meilleure dans les circonstances. Cependant, le projet se réalisera tout de même dans un parc ce qui ne devrait pas être permis, compte tenu de la vocation d'un tel territoire. En conséquence, il nous semble raisonnable de demander au promoteur de verser un dédommagement monétaire qui semble important mais qui est mineur si on le compare à la valeur marchande des produits pétroliers que les travaux permettront de faire transiter par le Parc.

p. j. Lettre adressée au ministre Mulcair le 22 avril 2004